ANNO XLI - N. 8 COPIE 180.000 AGOSTO 1935 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LO ZUCCHERO
NELLA ALIMENTAZIONE

Nella nostra alimentazione, per vivere, per lavorare, per crescere, abbiamo fondamentalmente bisogno di tre categorie di cibi: idrati di carbonio, grassi e sostanze proteiche, oltre a sali ed a vitamine.
Se noi esaminiamo il regime di qualsiasi popolo, vediamo che, in media, nei cibi che servono a mantenere la vita, entrano a far parte, all'incirca:

50 grammi di grasso;
100 » » proteine;
500 » » idrati di carbonio.

La grande massa quindi dei nostri cibi è costituita da idrati di carbonio, a cui appartiene lo zucchero.

Dal punto di vista fisiologico, cioè come sviluppo di energia, 100 grammi di zucchero equivalgono a:

360 grammi di carne magra;
350 » » pesce;
200 » » pane;
200 » » patate.

Lo zucchero presenta, su tutti gli altri alimenti, il vantaggio di essere rapidamente e facilmente assorbito e, soprattutto, nulla di quanto si ingerisce va perduto, cioè è totalmente utilizzato; il che non succede per gli altri cibi.

Lo zucchero rappresenta il carbone della macchina umana.

Lo zucchero è appetito da tutti, uomini ed animali e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.
Molti medici dei bambini hanno documentato che grande giovamento si ha somministrando ai bambini dai 3 ai 7 mesi miscele di latte e zucchero; si assiste allora ad un rapido aumento di peso.

Se lo zucchero, convenientemente dosato, giova tanto ai lattanti, aumentandone la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia, esso può giovare altrettanto alle nutrici, fornendo loro un materiale biochimico adatto alla formazione del lattosio.

Dalla pubblicazione del compianto Prof. Gaetano Viale, Direttore dell'Istituto di Fisiologia della R. Università di Genova: "Lo Zucchero nell'alimentazione, nella terapia, negli sports, nel lavoro" (Genova 1933, Barabino e Graeve).

MAMME! Date zucchero ai vostri bambini. Esso ne aumenterà la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia.

I GIORNI E LE OPERE

** A ROMA, la *salita al Campidoglio* viene perdendo le caratteristiche impresse le in questi ultimi 60 anni. E' noto che sono già state allontanate la lupa e le aquile; ora è stata rimossa anche la stele coi noti versi Carducciani a Roma, collocandola presso l'Ara dei Caduti Fascisti. Si è progettato anche di rimuovere il monumento di Cola di Rienzo e allora si procederà a una completa trasformazione del giardino che fiancheggia la cordonata capitolina.
** Sono stati recentemente ritrovati numerosi frammenti di un fregio, che si propende a ritenere di età augustea, il quale decorava la *Basilica Emilia* nel Foro Romano. Pare che esso fosse lungo 180 metri. Coi frammenti rinvenuti si sono ricomposte alcune scene, delle quali due si identificano con certezza: il ratto delle Sabine e la punizione di Tarpea. Le altre rappresenterebbero, con somma probabilità, il Lupercale e la Fondazione di Roma, o riti sacri o scene di battaglie. Sembra dunque che si possa concludere che il fregio esaltava gli avvenimenti più notevoli della storia di Roma.
** Alla Stazione Termini e più nella Sottostazione Prenestina sono molto avanzati i lavori di trasformazione necessarî per le linee elettrificate di Firenze e di Napoli. La nuova Sottostazione Prenestina è già rifinita negli impianti all'esterno; essa riceve l'energia dalle centrali del Sagittario e comanda a tutta la rete elettrica dell'Italia centro-meridionale.
** Per celebrare il primo decennio della radiodiffusione in Italia, sono stati iniziati i lavori per dotare la Capitale di *due nuove stazioni* di 120 KW. ciascuna, a S. Palomba.
** Nella Basilica di Massenzio si sono tenute *rappresentazioni* del «Giulio Cesare» e del «Coriolano» di Shakespeare.
** La Capitale ha ospitato una *Mostra della canapa.* Chiuse le barriere all'introduzione della iuta straniera, si è riconosciuto un ottimo surrogato in questo prodotto italianissimo, già considerato come il «tessuto dei poveri» e che invece si presta a molte utilizzazioni industriali.
** Nella sala detta dei Patriarchi alla S. Congregazione per la Chiesa Orientale è stato inaugurato un *busto del cardinale Pietro Gasparri*, opera di S. E. Pietro Canonica.

** Da aprile a ottobre del prossimo anno si terrà nella CITTÀ DEL VATICANO una *Esposizione mondiale della Stampa Cattolica*, della quale sarà centro il cortile della Pigna.

** Il suolo inesauribile di OSTIA ha rivelato una *necropoli* che risale all'epoca augustea, lungo il lato meridionale della via del Mare. Le tombe, pregevoli artisticamente (in una di esse è una pittura rappresentante un leone che divora un bue, insieme con un paesaggio nilotico), si trovavano in una zona esplorata già verso il 1860 ma nella quale gli scavi si erano arrestati a un primo strato di tombe più recenti.

** Sulle sponde del LAGO DI NEMI sono state compiute le fondazioni del *Museo* che custodirà le due navi imperiali e che occuperà un'area di 12.000 mq.

** A LITTORIA si è inaugurata la *prima Mostra Provinciale dell'Economia domestica.*

** Nella chiesa parrocchiale di SABAUDIA è stata inaugurata una bella *statua dell'Annunziata*, la titolare, opera di Corrado Vigni.

** A FIRENZE è stata inaugurata la leggiadrissima *Loggetta dell'Accademia di Belle Arti*, ripristinata da recenti lavori, durante i quali è stato scoperto un affresco quattrocentesco rappresentante S. Matteo.
** Sono in corso i lavori di restauro della così detta «*Rotonda*» *del Brunellesco*, cioè l'oratorio della famiglia Scolari iniziato nel 1437 dal grande architetto e rimasto incompiuto.
** E' stato tenuto un gentile concorso nella *Mostra del fiore nella decorazione della casa*, con premi al più bel mazzo da sposa, alla più bella cestina da salotto, ecc.

** Al Teatro romano di FIESOLE sono state date *rappresentazioni* del pregevole lavoro drammatico «Romolo» di Giovanni Cavicchioli.

** E' in costruzione avanzata una *strada* che unirà BARBERINO DI MUGELLO alla stazione climatica di Montepiano, passando dall'alto bacino della Sieve nella valle del Setta. Questa strada, che misurerà una lunghezza di 7106 metri e che toccherà l'altezza di metri 813,40 al valico appenninico, verrà aperta al traffico alla fine del 1935.

** SIENA ha organizzato per l'agosto la *II Mostra-mercato dei vini tipici nazionali*, che sarà integrata da altre mostre e manifestazioni varie, come mostra di macchine enologiche, degli anticrittogamici, dei vasi potor moderni.

** Nell'ISOLA D'ELBA sono in corso i lavori di *sistemazione idraulica* e di *rimboschimento* nelle franose valli di due torrenti, il Torre e il S. Giovanni, che in passato hanno, con le loro piene improvvise, causato danni ingenti alle campagne di Marciana Alta, di Poggio e di Marciana Marina.

** A PISA è stato inaugurato, nei locali dell'Opera del Duomo, il *Museo della Primaziale*, ricco particolarmente di opere della scultura toscana del Trecento e del Quattrocento.

** Il 27 luglio, giorno anniversario della nascita di Giosuè Carducci (« nacqui — egli scrisse — in questo borghetto — di Valdicastello di Versilia — addì 27 di luglio 1835, giorno di martedì, alle ore 11 di sera), Valdicastello sarà mèta di un pellegrinaggio degli scrittori italiani e sarà scoperta presso la *casa*, umile quanto illustre, una lapide di marmo versiliese sulla quale è trascritto il sonetto del poeta che incomincia: « *Peregrino del ciel, garrulo a volo* ».

** A Genova sono in corso le demolizioni che porteranno alla formazione della vasta *piazza Dante*, che è il fulcro del piano regolatore del centro della città.

** Sulla collina che domina Rapallo è stata inaugurata, in *memoria dei Caduti*, una croce di cemento armato, alta 1[illegible] metri.

** A Torino sono incominciate le demolizioni del *secondo tratto di via Roma*, la cui sistemazione è sopra un progetto di massima di S. E. Marcello Piacentini.
**Si parla di costruire un palazzo per ospitare le prodigiose raccolte del *Museo Egiziano*, alle quali recentemente quel direttore, il Prof. Farina, ha portato un notevole contributo con 3000 nuovi oggetti di grande valore.

** Sono in corso importanti lavori di *restauro* della famosa Sagra di S. Michele, la formidabile fortezza-chiesa presso lo sbocco della Val di Susa.

** Una *compagnia drammatica*, appositamente costituita dall'attore Gualtiero Tumiati, compirà un giro nelle città del Piemonte rappresentando il « Saul » dell'Alfieri, la « Francesca da Rimini » di Silvio Pellico e la « Contessa Beatrice » del Giacosa. Le rappresentazioni avranno inizio ad Asti il 15 settembre col « Saul » e si concluderanno a Torino.

** In settembre e ottobre Alba celebrerà il suo *Macrino* con una *Mostra* delle sue opere più significative e con un'*Esposizione d'arte sacra moderna;* quella si terrà nel salone del Municipio, questa sarà allestita nella chiesa di S. Domenico.

** A Milano nell'ottobre prossimo si terrà, entro il Palazzo dello Sport, una *Mostra Internazionale Aeronautica*, che verrà ripetuta ogni due anni.
** Nel Castello Sforzesco è stata aperta una *Mostra dei bozzetti* per una torre da costruire nella piazza del Duomo nel luogo ove sorge la così detta « Manica lunga » (il lato più lungo del Palazzo Reale), la quale dev'essere demolita. Nessuno dei progetti è stato ritenuto degno di esecuzione.
** I *resti di Luigi Cagnola*, l'insigne architetto milanese (1762-1833), la cui fama è raccomandata particolarmente all'Arco della Pace o del Sempione e alla famosa « Rotonda » di Inverigo, la villa nella quale l'artista morì, sono stati collocati, entro un cofano disegnato da Paolo Mezzanotte e scolpito dallo scultore Cibau, nel Famedio del Cimitero Monumentale, doverosa onoranza della città al suo maggiore architetto dell'Ottocento.
** In alcune sale del Castello Sforzesco, si terrà una *Mostra della Biblioteca e della Pinacoteca Trivulziane*.

** A Monza è stato inaugurato, in quel Parco, un *Giardino Zoologico*.

** Busto Arsizio ha inaugurato un grandioso *Ospedale Sanatorio*.

** Pavia ha inaugurato nel viale Belgio, di fronte al Lungoticino, la nuova *Caserma « 28 Ottobre »* destinata alla Milizia Volontaria. L'edificio è notevole per la modernità architettonica, con una torre alta 23 metri.

** A Vigevano è stato inaugurato un grazioso *Monumento-fontana a S. Francesco*, opera del concittadino Giovan Battista Ricci.

** Cremona ha rinnovata nella sua piazza del Duomo, magnifico teatro all'aperto, la *stagione lirica*, con le opere « Otello », « Andrea Chénier » e « Pagliacci » e il ballo « Vecchia Milano ».
** Pure a Cremona la « Canottieri Bissolati » sta costruendo un nuovo grandioso *châlet*, della capacità di servizio per 500 soci, che verrà inaugurato il 28 ottobre.

** A Como è stato inaugurato un *nuovo impianto della funicolare per Brunate*.

** A Chiusa di Bressanone sono in corso *lavori di sistemazione dell'Isarco*, allo scopo di ovviare al ripetersi di pericolose alluvioni, come quella dell'estate 1921, che allagò fino all'altezza di tre metri le vie e le piazze della cittadina.

** A Venezia si è tenuta dal *Museo Correr* una Mostra degli ultimi acquisti e doni alla già ricchissima suppellettile del Museo stesso.
** Nel vecchio Ospedale degli Incurabili, che sorge alle Zattere, la città aprirà, seconda in Italia soltanto a Roma, un *Centro di rieducazione minorile*.
** E' stato compiuto il laborioso restauro del *Palazzo dei Camerlenghi* presso il ponte di Rialto.
** E' stata costruita, nel cimitero dell'isola di S. Michele, una *Cripta-Ossario* per custodire i resti di soldati e marinai austro-ungarici caduti nell'ultima guerra, fra cui quelli dell'equipaggio del sottomarino austriaco « U 12 », affondato in un viaggio di ricognizione nell'ottobre 1917 in prossimità del porto di Venezia, per avere urtato contro una mina.

** Chioggia, che ha una flottiglia da pesca di oltre 2000 bragozzi e un naviglio di piccolo cabotaggio costituito da trabaccoli e da brigantini, mancava finora di un vero porto,

quantunque il primo progetto di questo risalga al 1806. Se ne iniziarono nel 1911 i lavori, rimasti sospesi per la guerra, ripresi nel 1929 e ora compiuti. I lavori consistono essenzialmente nella costruzione di due dighe di m. 1820 e 1600 rispettivamente, distanti fra loro 555 m. Le dighe sono rifinite da due specie di tronchi di cono, formati da casseri di cemento armato riempiti di calcestruzzo, sui quali sorgono i fari di segnalazione.

** PADOVA ha inaugurato un nuovo *Foro Boario*, pari alle esigenze dello sviluppo della città nel campo dei traffici e dei mercati.
** In quella città, tra la fine di settembre e il principio d'ottobre, si svolgerà l'*VIII Congresso Nazionale delle Acque*.

** NOVENTA VICENTINA ha inaugurato un austero *Monumento ai Caduti*, opera dello scultore Giuseppe Zanetti.

** Sul GRAPPA è in avanzata costruzione il *Monumento-Ossario*, su progetto dell'architetto Greppi, nel quale sarà collocato un gruppo colossale, la «Patria Vigilante» (la figura dell'Italia e quella di un fante), alto 12 metri e opera dello scultore Castiglioni, offerto dalla città di Milano.

** PIEVE DI CADORE ha inaugurato un'artistica *fontana* in onore *di re Alberto del Belgio*.

** A TREVISO è stato inaugurato, nel piazzale della Caserma De Dominicis, il *Monumento ai Caduti dell'11° Artiglieria*, dovuto all'architetto Mario Vio.

** Sul MONTELLO, a celebrare la gloriosa vittoria del Solstizio, è stata posta la prima pietra della *chiesa di S. Maria della Vittoria*.

** Nella Caserma Vittorio Emanuele III in PORDENONE è stato inaugurato dai Cavalleggeri di Saluzzo un *Monumento ai Camerati caduti* nella grande guerra.

** A DRENCHIA si è inaugurato un *Cippo* alla memoria dell'alpino Riccardo Di Giusto da Udine, *primo caduto*, il 24 maggio 1915, *nella guerra italo-austriaca*.

** E' in avanzata costruzione un *ponte* di cemento che unirà l'ISOLA DI GRADO alla terraferma. Il ponte sarà lungo 231 m. e, coi raccordi e le rampe, circa 600 e avrà la parte mediana girevole.

** TRIESTE ha tenuta, nella prima sala del Museo del Risorgimento, una *Mostra Carducciana*, nella quale figurano i cimeli e documenti dei rapporti tra il Poeta e le terre oggi non più irredente.
** Il Podestà ha deliberato di concorrere con 25.000 lire alle spese del lavoro di esplorazione del *Vallo Romano* dell'Alpe Giulia.

** Nell'Arena di POLA si è tenuta una *stagione lirica* con la rappresentazione delle opere «Carmen», «Wally» e «Cavalleria Rusticana».

** Stanno per essere compiuti in ALBONA i lavori di restauro al *Palazzo Pretorio* e di sistemazione della *piazza Vittorio Emanuele*.

** BOLOGNA ha deliberato di adibire a sede del *Museo del Risorgimento*, ora annesso non felicemente al Museo Archeologico, e del nuovo *Museo della Guerra* la nota Villa Aldini, costruzione neo-classica che Antonio Aldini fece inalzare per desiderio di Napoleone I sul colle dell'Osservanza e che verrà accuratamente restaurata.

** Dal 29 giugno al 14 luglio FAENZA ha tenuto l'*VIII Corso di Storia della Ceramica*. Chi ha seguito i programmi dei precedenti e di quest'ultimo corso non può che compiacersi dello splendido contributo che la R. Scuola di Ceramica viene ogni anno apportando alla tecnica, alla critica e alla storia di quell'arte che ha fatta gloriosa nei secoli la città romagnola.

** Nella Pinacoteca Comunale di FORLÌ si è tenuta una *Mostra di 166 acqueforti di Giovanni Fattori*, che furono tirate in soli cinquanta esemplari numerati. La serie che fu in mostra venne acquistata dal Podestà.

** BERTINORO inaugurerà sulla sua piazza principale il *Monumento al Fante contadino*, opera di Domenico Rambelli, raffigurante Francesco Rossi contadino bertinorese, immolatosi eroicamente nella Guerra e rappresentato stringente con le mani il fucile e coi piedi sull'aratro, quasi fosse un'ara.

** RIMINI ha inaugurata una *Mostra della sua Pittura del Trecento*, che rivelerà tutta l'importanza di quella scuola d'arte la quale dominò sulla Romagna e su parte delle Marche.

** A IESI continuandosi i restauri del *Palazzo della Signoria*, è stato riportato alle primitive forme il suo fianco occidentale, che si è rivelato altrettanto bello e interessante quanto la facciata.

** ASCOLI PICENO ha inaugurato, donato e dalla città di Budapest, un *Monumento ad Antonio Bonfini*, l'umanista ascolano vissuto alla corte di Mattia Corvino nella fine del Quattrocento. Il monumento, consistente in un busto di bronzo, riproduce quello che è stato inalzato nel cortile della Reggia di Budapest, opera dello scultore Zoltan de Farkas. Esso è stato collocato nel giardino del Palazzo Comunale.

** Dei *codici di S. Giacomo della Marca* che la patria, MONTEPRANDONE, custodisce, 35, cioè più della metà, sono stati restaurati dall'Ufficio della Biblioteca Laurenziana di Firenze. Fra i codici rimessi a nuovo è anche una celebre lettera del santo marchigiano al suo contemporaneo S. Giovanni da Capistrano.

** NAPOLI terrà entro l'anno *due* interessanti *Mostre retrospettive:* quella di Bernardo Celentano e quella del Cammarano dei quali pittori ricorre il centenario, mentre si sta preparando una più grandiosa manifestazione d'arte, cioè la *Mostra della Pittura Napoletana dal Seicento all'Ottocento*, che si inaugurerà nell'anno venturo.

** Sono state compiute notevolissime opere di trasformazione e di restauro nell'*Albergo dei Poveri*.

** Pure a Napoli si porrà presto mano al *Nuovo Palazzo della Questura*, progetto dell'Ing. Guido Casaburi e al *Nuovo Palazzo dell'Amministrazione Provinciale*, disegno degli ingegneri Chiaramonte e Canino. Queste due nobili moli sorgeranno nel rione Carità.

** *Castelnuovo*, restituito da lunghi e sapienti restauri all'antica dignità, è stato destinato a sede di rappresentanza e di ricevimento della Podesteria, e a sede stabile del Podestà e della Segreteria Generale. Ospiterà inoltre l'Archivio Storico del Comune, l'Unione Ufficiali in congedo e la Società Napoletana di Storia Patria.

** Ai Granili è stato inaugurato il *Museo Storico del 31° Fanteria*, intitolato ad Armando Diaz.

** La città ha inaugurato ad Agnano un *grande Ippodromo*, con due piste; una dello sviluppo di metri 2450, l'altra di 1850, oltre ad una pista rettilinea di 1000 metri e ad un'altra per le corse a ostacoli.

** CAPUA ha riaperto al culto la sua maestosa *Cattedrale*, dopo accurati restauri eseguitivi, sotto la direzione dell'Ing. Alfredo La Fianza, resi necessarî in seguito ai danni che l'edificio aveva riportato dal terremoto del Vulture il 23 luglio 1930.

** Ad AVELLINO è in avanzata costruzione, a metà del corso Vittorio Emanuele, la nuova *chiesa di S. Maria delle Vittorie*, su progetto dell'Ing. Comm. Domenicantonio Mazzi. Non comprendiamo però perchè, in piena terra sannitica, questa costruzione sia, come abbiamo letto, «in puro stile gotico», che è in contrasto assoluto con le tradizioni artistiche della città e della regione.

Pure ad Avellino è in avanzato restauro la *Chiesa di S. Francesco Saverio*.

** A MANFREDONIA si è inaugurata una pittoresca e monumentale *fontana*, opera di Tomaso Piscicelli, consistente essenzialmente in una grande tazza sorretta da 4 figure simboleggianti l'Agricoltura, la Pesca, la Pastorizia e il Gargano.

** Sul monte Laureto, bel nome augurale, nel territorio di PUTIGNANO, è stato inaugurato un *Sanatorio Antitubercolare*, il più vasto dell'Italia meridionale, intitolato alla *Principessa Maria Pia*, e situato a circa 400 metri sul mare, fra boschi e prati.

** E' in avanzata costruzione la *camionabile* litoranea ionica che unirà TARANTO alla Calabria.

** Nella località Timmari, nel territorio di MATERA, celebre per molte scoperte preistoriche, è stata recentemente scavata una *casa ellenistica*.

** A VENOSA sono in corso scavi dell'*Anfiteatro romano* e lavori di isolamento della così detta *casa di Orazio*.

** A SANTA SEVERINA è stato compiuto il restauro della *Chiesetta di S. Filomena*, una delle più singolari chiese basiliane della Calabria.

** A PIZZO sono in corso lavori di restauro al *Castello*, per rendere utilizzabili i locali superiori, che erano in abbandono, e per rialzare alla primitiva altezza uno dei due torrioni superstiti.

** REGGIO CALABRIA ha inaugurato, nei locali del Teatro Comunale, la nuova *Sala dei Concerti* del Liceo Musicale « Francesco Cilea ».

** MESSINA ha inaugurato, nell'atrio-giardino della Legione dei Carabinieri, il *Monumento al Carabiniere*, opera dello scultore Antonio Sutera.

** Nel mese d'agosto si terrà una *Fiera dell'Artigianato e di Folclore*. Per ferragosto sarà scoperto il primo dei quadri a *musaico* nella facciata interna del Duomo, su disegno del Bargellini, e verrà inaugurata, nella chiesa di Cristo Re, una *campana* del peso di 160 quintali.

** SPACCAFORNO ha ripreso l'antico nome di *Ispica*.

** L'idea di tenere una *Mostra Mineraria Siciliana* viene concretandosi; si sarebbe deciso di tenerla a CALTANISSETTA e all'uopo è stato nominato un Comitato Tecnico provvisorio.

** A PALERMO è stata decisa la costituzione dell'*Ente Musicale del Teatro*, per 10 anni.

** CAGLIARI ha tenuto nella Galleria Palladino una *Mostra di pittura dell'Ottocento*.

** La monumentale *Porta di S. Caterina* che prospetta nel Porto di RODI è stata completamente liberata dalle case che le eran cresciute attorno e mostra ora le maschie forme della sua costruzione quattrocentesca.

** A SABRATHA è stato scoperto, a ridosso delle antiche mura e presso il mare, un *Tempio di epoca imperiale*.

FERROVIE

Chiarimenti circa l'utilizzazione di alcuni tipi di biglietti ferroviari.

Dalle pagine di questo notiziario già diverse volte abbiamo cercato di volgarizzare, se la parola può considerarsi appropriata, le norme che regolano l'uso dei varî tipi di biglietti sulla nostra rete statale. Ci ritorneremo per alcuni tipi di questi biglietti che hanno un particolare interesse durante questa stagione estivo-autunnale, ritenendo di far cosa utile ai nostri lettori.

Premettiamo, per non spaventare, che le formule dei biglietti non costituiscono delle formule algebriche, e, se è desiderabile, da parte di chi le emana, la maggior possibile chiarezza, è necessario che il pubblico le legga con una certa attenzione, e che s'informi, prima di intraprendere un viaggio, onde non incorrere in errori a suo danno.

La grande quantità e varietà di facilitazioni che accordano le nostre ferrovie statali, nelle varie stagioni dell'anno, impone pure la necessità di un minimo di garanzie per gli interessi dell'amministrazione ferroviaria. Per quanto poi si voglia semplificare ed unificare, la semplificazione e l'unificazione hanno un limite. Del resto la varietà delle norme è in relazione ai varî tipi di biglietti ed esse si adattano ai varî tipi e alle varie esigenze dei viaggi.

Noi ci limiteremo questa volta a *volgarizzare* due tipi di biglietti: i «biglietti di andata-ritorno per manifestazioni» e i «biglietti di doppia corsa».

A) *Biglietti di andata-ritorno speciali per manifestazioni*. E' notorio che durante quasi tutto l'anno, in periodi diversi e per molte località, si concedono facilitazioni ferroviarie per viaggi individuali in occasione di manifestazioni, fiere, mostre, feste e simili.

Secondo un recente Decreto queste facilitazioni non possono consentire una riduzione maggiore del 50 % e il periodo della concessione (eccezion fatta per Roma e per qualche altra località, per le quali sono in vigore speciali disposizioni di legge) non può essere superiore ai quattro mesi all'anno per località.

Per queste facilitazioni si rilasciano gli speciali biglietti di andata-ritorno per manifestazioni. Ne riassumiamo le norme principali

Validità:

giorni 5 per le percorrenze inferiori ai 200 km.;
giorni 10 per le percorrenze superiori.

Fermate intermedie:

nessuna per le percorrenze sino a 200 km.;
una (tanto nell'andata, quanto nel ritorno) per le percorrenze da 201 a 400 km.;
due (tanto nell'andata, quanto nel ritorno) per le percorrenze da 401 km. in su.

Nessun'altra limitazione di tempo vi è nella durata delle fermate intermedie e nella durata della fermata a destino (sede della mostra, manifestazione, ecc.) fuorchè l'obbligo che il viaggio intero di andata-ritorno, fermate comprese, sia contenuto entro i limiti di validità del biglietto. Anzi è consentito al viaggiatore di intraprendere il viaggio di ritorno prima della mezzanotte della scadenza della validità del biglietto, purchè rientri direttamente senza fermarsi.

Un'altra formalità da osservare da parte del viaggiatore: timbro della stazione destinataria prima di ritornare e, quando prescritto, prima del timbro ferroviario di ritorno, timbro del Comitato organizzatore della manifestazione, che il più delle volte è subordinato a pagamento, da parte del viaggiatore, di una quota a favore del Comitato.

B) *Biglietti di doppia corsa*. Sono sostanzialmente anche essi dei biglietti, individuali e a riduzione, di andata-ritorno peraltro con una validità più lunga di quella dei biglietti indicati al punto *A)*: in genere questa validità è di 60 giorni e con norme di utilizzazione alquanto differenti.

La corsa di andata (e quella di ritorno), una volta iniziata, deve essere compiuta entro i limiti e con le norme di un biglietto di corsa semplice.

Premesso che i biglietti di corsa semplice hanno la validità di 1 giorno per ogni 100 km. di percorso e dànno diritto a:

1 fermata per le percorrenze da 201 a 400 km.
2 fermate » » 401 » 600 »
3 » » » 601 » 800 »
4 » » » 801 » 1000 »
5 » » » 1001 km. in su

data una percorrenza, per esempio di 850 km. ne deriva che il viaggiatore potrà fermarsi, nell'andata (e così pure nel ritorno) lungo il percorso fino a 4 volte e dovrà arrivare a destino in modo da non sorpassare il 9 giorno.

Il viaggiatore può così considerarsi come munito di due distinti biglietti, uno che gli serve per l'andata e l'altro che gli serve per il ritorno, ciascun biglietto avendo una validità a sè, come un biglietto di corsa semplice. Del resto il tipo di biglietto a doppia corsa è anche materialmente formato da due tagliandi, uno per la corsa di andata ed altro per la corsa di ritorno.

Come si vede, questo tipo di biglietto ha non solo una più lunga validità in confronto dei biglietti speciali per manifestazioni, ma consente anche un maggior numero di fermate.

Aggiungiamo che il viaggiatore può iniziare il suo viaggio di ritorno anche nell'ultimo giorno di validità del biglietto, cioè nel sessantesimo giorno.

Nessuna formalità è stabilita per le fermate intermedie. Per la fermata a destino, siccome il più delle volte l'uso del biglietto è subordinato all'obbligo di permanenza di sei giorni, occorre tanto il visto ferroviario di arrivo, quanto quello di inizio del ritorno a comprova

che tra la data dell'uno e quella dell'altro sono appunto intercorsi i sei giorni.

Questo tipo di biglietto, cioè quello di «doppia-corsa», è in uso da varî anni per la «Primavera siciliana» ed è stato adottato anche per le facilitazioni della stagione estivo-autunnale alle stazioni termali, balneari e climatiche.

Quest'anno per qualche località durante la stagione stessa si tengono manifestazioni speciali e pertanto è stato prescritto anche il timbro e il pagamento del bollino a favore del Comitato, ma ciò non snatura il tipo di biglietto di doppia-corsa, le cui modalità rimangono quelle sopra indicate.

Dopodichè, ci sia permesso aggiungere che tutte queste norme non costituiscono poi degli *abracadabra* o delle *formule algebriche* come può sembrare.

A proposito dei viaggi per famiglie.

Alcuni giornali, riferendosi alla recente pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del Decreto Ministeriale 16 aprile 1935, N. 2883, riguardante i viaggi per famiglie in gruppi di almeno quattro persone, per i quali si accorda sulle Ferrovie dello Stato la riduzione del 50 %, hanno annunciato il Decreto stesso come se costituisse una novità.

La concessione in parola è entrata in vigore col 1º gennaio di quest'anno, contemporaneamente a tutto il blocco delle varie riforme tariffarie attuate in tale data per il servizio viaggiatori: di nuovo v'è soltanto questo che alla portata del provvedimento è stata data qualche maggiore estensione. Precisamente la differenza è questa: mentre prima la concessione era limitata alle famiglie di nazionalità italiana, oggi essa viene accordata a tutte le famiglie, italiane o straniere, *purchè residenti in Italia*.

Questa estensione è concepita con senso di larghezza e, aggiungiamo anche, di generosità. Gli stranieri residenti nel nostro territorio verranno così a godere di un beneficio sensibile.

Com'è noto, la facilitazione si accorda per i viaggi di corsa semplice, che i componenti di una stessa famiglia effettuano — sia pure in classi diverse — col medesimo itinerario e col medesimo treno in gruppo di almeno quattro persone adulte (genitori e figli) o paganti per adulti. In più dei quattro sono ammessi alla riduzione anche gli ascendenti dei coniugi ed una persona di servizio.

Una conferenza internazionale per i treni turistici di scambio.

Qualche quotidiano ha dato notizia di una conferenza internazionale ferroviaria per l'organizzazione dei treni di scambio a tipo popolare. Siamo in grado di precisare un po' meglio gli scopi e i risultati di questa conferenza.

In effetti essa è stata recentemente tenuta a Budapest, ad iniziativa delle Ferrovie Ungheresi dello Stato e con l'intervento di numerosi rappresentanti delle ferrovie dell'Europa centrale ed orientale, oltrechè dell'Italia; mancavano peraltro i rappresentanti della Francia e della Gran Bretagna. Le organizzazioni di viaggio, il cui intervento è stato richiesto puramente a titolo di consultazione e non per le deliberazioni, erano rappresentate dalla Presidenza dell'Association entre les Grandes Organisations Nationales de Tourisme (A.G.O.T.).

Scopo della conferenza era di addivenire ad un'intesa di carattere generale e pratico, fra le ferrovie delle nazioni più particolarmente interessate all'organizzazione di tali treni, sulle basi della convenzione-tipo già elaborata dall'Unione Internazionale delle Ferrovie e raccomandata per l'adozione a tutte le ferrovie europee. L'obiettivo è stato raggiunto con l'adozione di un complesso di norme più complesse e più dettagliate di quelle della convenzione-tipo suaccennata ma inspirate sem-

pre a questa. D'ora innanzi sarà adottato un criterio uniforme per l'organizzazione dei treni di scambio in tutto quanto riguarda le riduzioni e facilitazioni oltrechè l'impiego dei mezzi di esercizio.

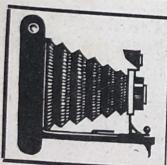
Venne ben precisato che come treni turistici di scambio debbono intendersi soltanto quelli considerati come tali in seguito a particolari e preventivi accordi intervenuti tra le varie amministrazioni ferroviarie interessate: sono pertanto da escludersi quelli effettuati in base a facilitazioni o riduzioni di tariffa già accordate per manifestazioni o particolari ricorrenze religiose, politiche, ecc.

Le varie amministrazioni rappresentate alla conferenza hanno convenuto di accordare per questi treni una riduzione, pressochè uniforme, del 50 % ed inoltre di esigere la quasi totale occupazione dei posti nelle vetture, in modo da avere il treno interamente utilizzato. Si è pure convenuto di non effettuare i treni in occasione di determinati periodi stagionali o di speciali ricorrenze e feste quando cioè siano già in vigore altre facilitazioni o comunque si verifichi già un movimento eccezionale di viaggiatori. Di massima la conferenza si è espressa in senso negativo per la concessione di riduzioni per i viaggi individuali ai luoghi di concentramento: essa raccomanda, quanto meno, di limitare la concessione di simili facilitazioni individuali entro un raggio di 200-250 km. dalla località di effettuazione del treno. Tutte le amministrazioni sono rimaste d'accordo sulla necessità di esigere per questi treni un prodotto minimo a garanzia.

Noi riteniamo che gli accordi di Budapest riusciranno effettivamente a disciplinare meglio l'organizzazione dello speciale traffico dei treni di scambio, mantenendolo entro le sue precise caratteristiche. Troppo facilmente nel passato si son voluti far considerare come treni di scambio, treni di pellegrini, di sportivi, di aderenti a manifestazioni varie. Il traffico dei treni di scambio è importante e va curato, ma deve essere mantenuto, ripetiamo, nelle sue caratteristiche.

Non possiamo nè dobbiamo nascondere che l'organizzazione in servizio internazionale dei treni a tipo popolare presenta difficoltà maggiori di quelle dei treni popolari del servizio interno: ciò per la lunghezza del tragitto, per il maggior costo del viaggio e per la diversità della clientela.

Dobbiamo pure osservare che per quanto riguarda l'Italia l'organizzazione dei treni di scambio presenta un interesse minore di qualche anno fa e ciò da quando sono state istituite le speciali facilitazioni e riduzioni per i provenienti dall'estero, facilitazioni che sono andate sempre più accentuandosi. In relazione appunto a queste facilitazioni è concessa la riduzione del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per i gruppi di almeno otto persone con la facoltà per i viaggiatori di poter richiedere il rilascio del biglietto per itinerari lunghi e vari, anche circolari. Le facilitazioni di recente andate in vigore della « Peregrinatio Romana ad Petri sedem », che saranno mantenute sino alla fine del 1936, prevedono la stessa riduzione collettiva del 70 % per gruppi minori, con un minimo di quattro persone: queste facilitazioni accordate per i viaggi ai nostri santuari, permettono la combinazione di itinerari circolari attraverso l'Italia fino a Palermo.

Gli italiani poi che si recano all'estero, basta si riuniscano in comitiva per ottenere una riduzione, che va da un minimo del 30 % per i gruppi di appena otto persone ad un massimo del 50 % per i gruppi di oltre 100 persone: quindi sarebbe sufficiente una comitiva di 100 persone (o pagante per tante) per ottenere praticamente sul percorso italiano la riduzione prevista in linea di massima per i treni di scambio.

MERANO

Merano è un nodo centrale dell'intenso movimento turistico estivo nell'Alto Adige e nelle zone adiacenti. Luogo di sosta e centro di partenza per i più begli itinerari di gran turismo verso il Passo del Giovo, verso il prestigioso regno delle Dolomiti ed il suggestivo gruppo dell'Ortles, verso il Lago di Garda, l'Engadina, Venezia. La sua perfetta attrezzatura turistica ne fa il centro di sosta e la base per le escursioni delle migliaia d'automobili che percorrono in questa stagione le belle e ardite strade alpine di cui Merano è il punto di convergenza. La posizione tranquilla degli alberghi e pensioni della stazione climatica, in mezzo ai parchi e giardini densi d'ombra e folti di verde, le meravigliose notti estive meranesi freschissime per l'aria salubre alitata dai vicini ghiacciai, garantiscono una sosta ideale ed un riposo ristoratore. Merano, specie per chi non ama le asprezze di un clima di alta montagna è un ottimo centro di soggiorno estivo. L'esuberanza della flora, la ricchezza di acque sorgive della conca temperano la calura estiva. I concerti giornalieri, le serate danzanti al Casino Municipale ed in altri luoghi di pubblico ritrovo, il nuovo modernissimo bagno comunale a spiaggia con grandi piscine e vasti prati, sono i pregi dell'estate meranese. I suggestivi dintorni, e le due funivie per gli altipiani di San Vigilio e di Avelengo offrono degli incantevoli diversivi per un soggiorno prolungato.

◆

PER INFORMAZIONI RIVOLGERSI ALL'

AZIENDA AUTONOMA DI SOGGIORNO E DI CURA - MERANO

ANNO XLI **Sommario del Fascicolo di Agosto** **N. 8.**

——— *Inaugurazione di un busto a Giovanni Bognetti*, pag. 561.
G. Bertacchi. — *In margine al Centenario Carducciano; il Poeta a Madesimo*, pag. 564.
——— *La fontana delle Naiadi*, pag. 575.
——— *Parla la tessera N. 286*, pag. 576.
O. Ferrari. — *Merano che rinasce*, pag. 577.
A. F. — *La grotta delle Trabacche*, pag. 586.
L. Viani. — *Dal «Muro Rotto» alla Tomba di Puccini*, pag. 587.
F. Bianchi. — *Modena Tassoniana*, pag. 591.
F. Valli. — *Il salvataggio aereo*, pag. 597.
O. Trebbi. — *Turismo ciclistico intellettuale a Bologna*, pag. 606.
A. Sacco. — *I tabacchi del Salento*, pag. 616.
——— *Pagina staccata: Il Campeggio del T. C. I.*, pag. 626.
A. Gobbi Belcredi. — *Al mare, al monte con le Colonie Fasciste*, pag. 627.
C. — *Il «Normandie»*, pag. 635.

I Giorni e le Opere, pag. V. — Ferrovie, pag. X. — Vita del Touring, pag. 249. — Notizie ed Echi, pag. 257. — Statistica dei Soci al 30 Giugno 1935-XIII, pag. 280.

Abbonamento 1935: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali;* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale N. 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per Delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL
TOVRING CLVB ITALIANO

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA
ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XLI - N. 8 Agosto 1935 (A. XIII)

IN ONORE DI GIOVANNI BOGNETTI

LA FIGURA DELLO SCOMPARSO RIEVOCATA DA S. E. SOLMI

Il 27 giugno u. s. il Touring Club Italiano ha sciolto un voto d'amore e di riconoscenza alla memoria del compianto Presidente prof. gr. uff. Giovanni Bognetti, dedicandogli un busto di bronzo nell'atrio della sede di Corso Italia.

La nobile figura, le cui virtù di mente e di cuore non saranno mai dimenticate, non poteva essere meglio evocata che da un Ministro del Governo Fascista, il quale è anche Consigliere del Touring, S. E. l'on. prof. cav. di gr. cr. Arrigo Solmi.

Il Guardasigilli ha pronunciato il discorso inaugurale, nella grande Sala del Consiglio — dove lo Scomparso aveva diretto tante riunioni — alla presenza dei Familiari, di numerosissime Autorità, Rappresentanti, Collaboratori, amici del Sodalizio, a cui facevano corona la Presidenza e il Consiglio del T. C. I.

Il discorso del Ministro.

Dopo elevate parole di ringraziamento pronunciate dal nostro Presidente Sen. Carlo Bonardi all'indirizzo di S. E. Solmi e delle Autorità e Personalità presenti, ha preso la parola, tra vivi applausi, l'Oratore ufficiale.

Il Ministro inizia il suo dire rilevando quanto giustamente il Touring abbia voluto che la nobile, pensosa, austera figura di Giovanni Bognetti fosse riprodotta durevolmente, accanto a quella di Luigi Vittorio Bertarelli, nella Sede del Sodalizio a cui dedicò tanta parte delle sue forze e delle sue virtù.

L'Oratore accenna all'ambiente politico e intellettuale estremamente difficile in cui venne a formarsi lo spirito di Giovanni Bognetti, il quale, nato da una generazione di educatori, seppe congiungere al culto dei classici e della storia, lo studio della matematica e della computisteria, tanto che, insieme con la laurea in lettere e storia, aveva voluto procurarsi anche il diploma di ragioniere.

Ricordata la benemerita attività del Bognetti come insegnante ed educatore, S. E. Solmi rileva l'apporto cospicuo da Lui dato al Circolo Filologico Milanese e alla Società Storica Lombarda, nonchè l' efficace opera esplicata in pro delle opere milanesi d'assistenza durante la grande guerra.

Siamo giunti così all'ultima fase della Sua vita, a quella che è più intimamente legata all'opera del Touring Club Italiano. L'Oratore ricorda le origini del Sodalizio e s'intrattiene sull'adozione del nome « Touring ».

« Essa era giustificata — spiega l'Oratore — dal desiderio di connettere immediatamen-

te la nuova istituzione italiana ad altre istituzioni straniere, che, in quel campo, avevano già raggiunto una grande reputazione e una grande forza. In realtà quel nome non era poi così straniero e barbaro, come a prima vista avrebbe voluto essere giudicato: perchè la voce inglese *club*, già divulgatissima da più di un secolo anche in Italia, non era che la traduzione della voce latina *globus*, che, nel Medioevo, e anche nella Rinascenza, aveva designato quella riunione di persone che formava anche materialmente un circolo; e quanto alla voce *touring*, che richiamava l' idea del viaggio, e, più esattamente, del giro, anche essa non era poi affatto straniera, poichè, anche nella sua patria inglese, trovava per base la voce latina *tornus*, quella che richiamava da antichissima età il tipico giro del figulinaio che muoveva la ruota per disegnare il vaso — ossia la voce che indicava il torno, progenitrice del francese e inglese *tour*, da cui si era formata, nel paese nuovo del turismo, l'Inghilterra, la nuova voce ormai divulgata. Dopo tutto, anche in quelle voci, solo apparentemente e foneticamente barbariche, suonava limpida e pura la base romana. Non erano che cavalli di ritorno, e l'Italia, che vi applicava direttamente il tipico appellativo d'*italiano*, poteva legittimamente riattaccarli al tiro ».

In pochi anni il Touring Club Italiano crebbe straordinariamente per numero di soci e per efficienza di mezzi, e già sulla fine del secolo scorso era una delle più grandi e più ricche associazioni italiane. Giovanni Bognetti era venuto presto a contatto con questa istituzione, ma fu principalmente durante la guerra che L. V. Bertarelli ebbe occasione di volgersi all'intelletto e alla cultura di Lui.

Venuto a mancare improvvisamente, il 19 gennaio 1926, Luigi Vittorio Bertarelli, il prof. Bognetti fu chiamato alla presidenza del Sodalizio, di cui era già vicepresidente fin dal 1919. La presidenza di Giovanni Bognetti, nella storia dell'istituzione, ha una sua nota tipica: con essa infatti l'opera del Touring, pur senza abbandonare le forme pratiche del turismo, si indirizzava sempre più verso un'attività culturale.

L'Oratore enumera quindi le opere e le iniziative maturate nel fecondo seno del Sodalizio durante la presidenza del prof. Bognetti, il quale « seppe far sì che il Touring Club Italiano, dopo essere stato la forza animatrice della vita turistica italiana, potesse essere anche una delle forze più attive per la formazione della coscienza nazionale, geografica e storica, della nuova Italia, elevata un'altra volta dalla vittoria e dal Fascismo al grado di potenza mondiale.

« Nelle sue generose fatiche, che non conoscevano tregua, per Giovanni Bognetti erano stati ambitissimi premi l'aumento continuo dei soci della grande organizzazione e la parola animatrice del Duce ».

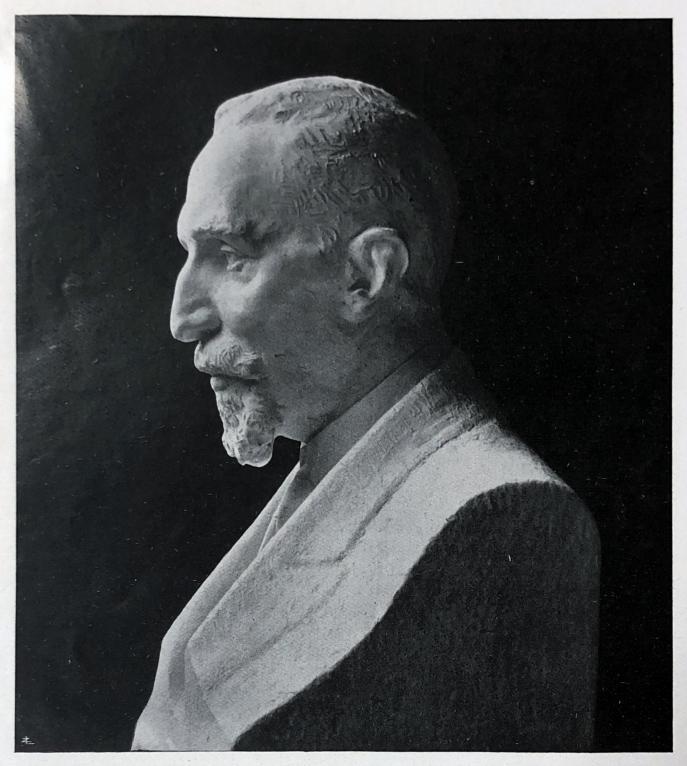
L'Oratore legge, tra la commozione generale, la nobilissima lettera che il prof. Bognetti, costretto al letto dalla crudele malattia, scrisse al Consiglio del Touring, adunatosi la sera dell'8 novembre u. s. per celebrare il primo quarantennio del Sodalizio (1).

« Due mesi dopo — conclude l'On. Solmi — l'uomo che aveva formato il suo spirito nella dura vigilia, quegli che aveva dato tutto se stesso alle più nobili imprese della Patria, contribuendo efficacemente alla sua ascensione, non era più. Cadeva da buon combattente; ma la sua fine era sorrisa da radiosa visione: gli affetti familiari pienamente soddisfatti, la sua Milano fervida di vita operosa, la sua Patria in piena ascensione, sotto la guida del Duce. Negli occhi profondi, acuti e sereni, che tutti ricordiamo e che rivelavano il suo animo eletto e la sua impareggiabile probità, passava la visione radiosa di un lungo sogno, avviato ad essere una realtà. La nobile esistenza poteva chiudersi con la intima certezza di avere compiuto un grande dovere ».

Il forte discorso, ascoltato con la più viva attenzione, è coronato alla fine da una lunga ovazione. S. E. Arrigo Solmi riceve felicitazioni e ringraziamenti vivissimi.

L'inaugurazione del busto.

I convenuti scendono quindi nell'atrio a pianterreno, per lo scoprimento del busto, pregevole opera dello scultore Giannino Castiglioni, sul cui basamento è la seguente epigrafe, dettata da Giovanni Bertacchi:

EDUCATORE DI GIOVANI
ASSUNTO A PRESIEDERE
IL TOURING
GIOVANNI BOGNETTI
PRODIGO DI DOTTRINA
E D'ARDORE
AL VASTO COMPITO ITALICO
IL GRANDE RETAGGIO ARRICCHÌ
DI FEDI E D'OPERE NUOVE

Il busto di Giovanni Bognetti, opera di G. Castiglioni, inaugurato nella Sede del Touring.

Quando, al cadere del velo che ricopre il busto, appare l'arguta e paterna effigie dello Scomparso, il gr. uff. Luigi Ravasco, Segretario Amministrativo della Federazione dei Fasci di Combattimento di Milano, fa l'appello fascista, pronunciando ad alta voce il nome: « Giovanni Bognetti ». Gli astanti rispondono « Presente! », levando la destra nel saluto romano, e si raccolgono in un minuto di silenzio riverente.

Il rito è compiuto.

Accanto all'effigie di Luigi Vittorio Bertarelli, che con Federico Johnson fu il fondatore e l'animatore del Touring, quella di Giovanni Bognetti rappresenta una nuova tappa della vita del Sodalizio, che prosegue il suo cammino nella luce del Loro esempio, col cuore rivolto alle sempre maggiori fortune della Patria.

---

(1) Il prezioso documento fu integralmente riprodotto a pag 172 del fascicolo di marzo de « Le Vie d'Italia ».

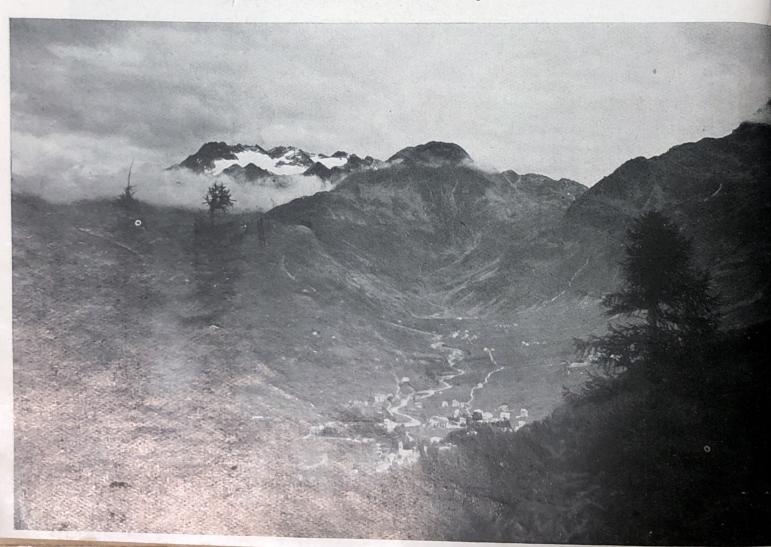
IN MARGINE AL CENTENARIO CARDUCCIANO

IL POETA A M

Dei luoghi in cui Giosue Carducci, lungo la sua vita, si trovò a soggiornare durante la stagione estiva, il più assiduamente frequentato fu, io credo, un umile seno di valle lassù, dove dalle alpi Lepontine si svolgono le Retiche e dove, tra vivaci ghiacciai, sponde moreniche, fitte macchie di pinete e aperte distese di pascoli, cantano le acque, fumano i casolari e rintoccano le avemarie della soletta Madesimo.

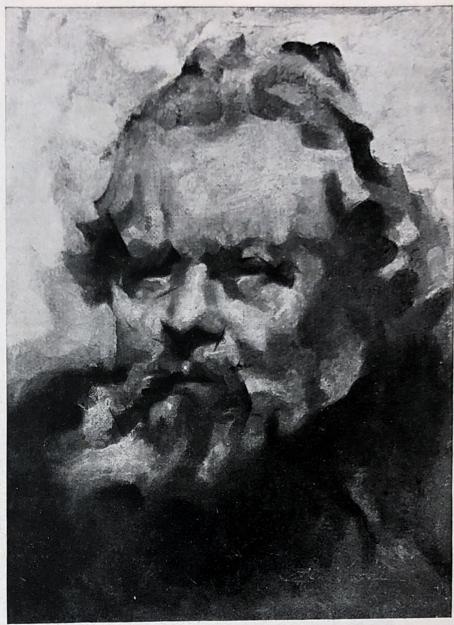
Per ben diciotto estati, cominciando dall'88, il Poeta frequentò l'alpestre romitaggio, per necessità di riposo e di cura, consigliatovi dal suo medico di Bologna. Madesimo vantava allora uno stabilimento idroterapico modernamente attrezzato, annesso all' albergo De Giacomi e diretto, quando il Carducci vi andò, dal dottor Pietro Marzari, uomo d'aspetto florido e sereno, che solo a vederlo i malati guarivano. Quando egli, però, nella camera della terapia, si metteva al banco de' suoi ordegni, come su un ponte di comando, amministrando e somministrando, per via di tubi e di regoli, la rigida acqua ai pazienti, non c'era pietà che tenesse; e tutti, Carducci compreso, gli venivan davanti in costume di neonati, come le anime ignude innanzi a Minosse; ed erano scrosci di pioggia dall'alto, subiti zampilli dal basso, cerchie di aculei fitti, serrantisi a mezza vita come cilici di ghiaccio, getti possenti al petto, al ventre, alle spalle, da spegnere l'incendio di Mosca; e poi... la piscina, una immersione nel polo, un Lete di gelo che faceva dimenticare ogni gelo.

Il Poeta ben reggeva al violento gioco, per il quale, forse, in suo pensiero, comunicava coi ghiacciai del Soretta, da cui l'acqua era discesa in quel punto. Ne usciva temprato di nervi e di spiriti: e si avviava, per la reazione, alla sua svelta camminata, giù per la strada che mette capo a Pianazzo, sboccando nella maggior valle Spluga. Camminava lungo il torrente Madesimo, donde ha nome il villag-

« Il Madesimo cascante scorre tra gli smeraldi ».

ADESIMO

gio, che, dopo aver fornito l'acqua alle docce, tirava via come se nulla fosse, contento forse, come un critico allegro, d'aver dato il fatto suo al riottoso cantore, e squillando, per conto proprio, la scorrente sua lirica al sole.

Ci si può rammaricare che il Poeta non abbia tradotto in versi quel suo ludo igienico di due volte al dì, componendone una lauda dell'acqua e cantando se stesso in una specie di palingenesi negli elementi eterni. Ebbe solo, in un sonetto, un accenno al Madesimo, « cascante »: troppo poco per un torrente che, ricevuto da levante il Groppera, scoscendente con un arditissimo salto, crea, a sua volta, il duplice baratro del Catino, poco sopra Pianazzo, quasi per prepararsi

Il medaglione del Poeta davanti al Grand Hôtel di Madesimo.

Giosue Carducci, nel ritratto del pittore G. Amisani.

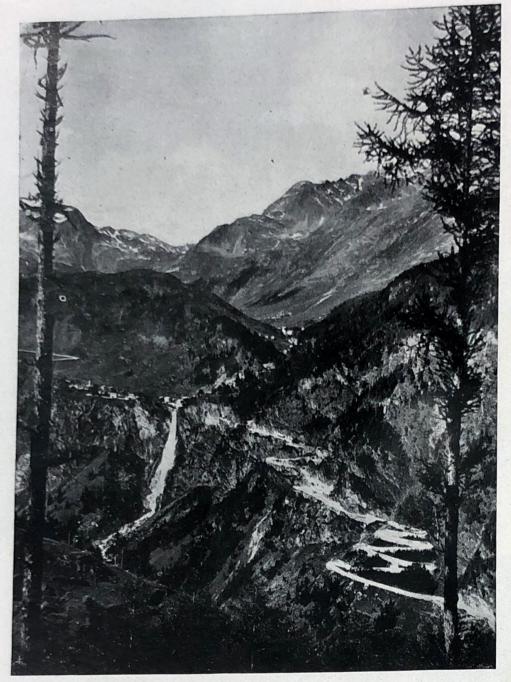
alla gran cascata di questo nome, che si inabissa, candida e vaporosa, per oltre duecento metri, perdendosi nel corso del Liro.

Questa cascata dalla bellezza solenne, percosse tuttavia l'animo del Poeta. E lo sappiamo, solo ora, da un abbozzo di canto da lui buttato giù la mattina del 21 agosto 1888:

— ... Il fiume precipita. Precipita da l'alto, torrente rimbalzante e spiumante, candido e puro come la poesia che dal cuore e dall'intelletto profondo d'un poeta primitivo... cade in ispruzzi su le generazioni.. —

C'è pure, da poco rivelato, un breve saluto lirico al Lago Azzurro, limpido occhio onde l'alpe di Motta, sopra Madesimo, contempla e rispecchia il cielo:

Nè con un raggio il sol, nè timida un'anima d'aura
  rincrespa il velo puro de l'acque. S'ode
a quando a quando lento tinnire il campan de le vacche
  sperse nel pasco raro tra i larici, alto.
Quando divenni io qui?... Sospese già l'ora il suo passo?
  od io vissi, spirito errante, qui?

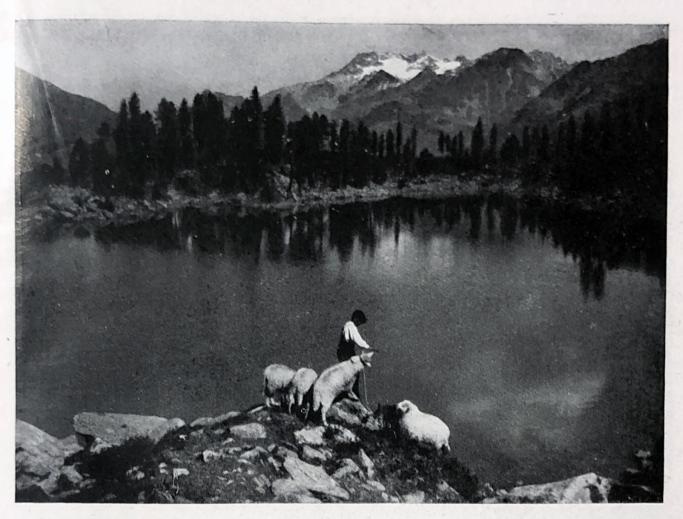
Il villaggetto alpestre che aveva accolto il Poeta si intonò dunque fin dal principio ai bisogni e ai gusti

La cascata di Pianazzo - « Il fiume precipita. Precipita da l'alto, torrente rimbalzante e spiumante.... ».

to grado, ma non rotti alle mondanità.

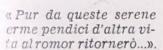
Come si sa, il Carducci fu sempre un po' « orso »: non però da sdegnare, anche lassù, incontri e compagnie che si offrissero con cordiale semplicità. Salutava tutti, per via, levandosi con largo gesto il cappello: accettò più di una volta gite e merende all'aperto; si intratteneva con le signore, pur che non fosse tra loro la rigida madama Etichetta. Quando io lo vidi la prima volta, e fu nel primissimo anno, ricorreva il suo genetliaco, e, nella sala dell' albergo *Cascata*, lo circondava appunto un gaio sciame di visitatrici. La sera del Ferragosto successivo, tenendosi nell'albergo De Giacomi una festicciuola benefica, lo vidi pure tra i presenti. Un gruppo di villeggianti si « produceva» in una specie di sciarada vivente: una serie di quadri mimici le cui iniziali dovevan dare, unite,

di lui, improntandolo tutto di una alacrità fresca e vivace, che la stessa cura prescritta corroborava di rinnovante energia. Quasi potrebbe dirsi che il rimedio suggerito al Poeta fosse già esso un'asserzione di salute, e che quella fosse veramente per lui una grande vacanza dell'essere, in seno al naturalismo più schietto. Primitivo senza selvatichezza, il luogo offriva all'Ospite non aduggiata solitudine e socievolezza discreta. Vi abitava la semplice gente della terra, accresciuta di numero per la stagione dei fieni; vi affluivano dal Chiavennasco persone di modesta agiatezza e, dalle città lombarde, villeggianti anche di al-

una certa parola. Il primo quadro rappresentava degli *Indovini;* il secondo, che non ricordo, dava per iniziale un... *T*... Dopo tre lettere..., d'in fondo alla sala, Carducci, rompendo impaziente l'indugio e l'incanto, esclamò: — Direi che la sia l'Italia!

Il Poeta prendeva i suoi pasti alla *Cascata*, sedendo in capo alla lunga tavola animata di commensali, servito con particolari premure dalla brava signora Meneghina e, negli anni dipoi, dalla costei figlia Santina. Mangiava di buon appetito, non senza certo allegro crosciar di mandibole. — Che musica poetica! — commentarono un giorno, con legnosa pro-

Il Lago Azzurro - « Nè con un raggio il sol, nè timida un'anima d'aura rincrespa il velo puro de l'acque ».

nuncia esotica due legnose zitelle inglesi, che il caso gli aveva poste vicine. Evidentemente non conoscevano la dolcezza di alcune odi barbare, o non toccò loro la fortuna per cui, invece, una signora chiavennese, leggiadra anzi che no, ma timida e devota come un'avemaria, ebbe, un giorno, a confidarci, tra lusingata e sgomenta: — Che occhi ha quel

« Pur da queste serene erme pendici d'altra vita al romor ritornerò...».

L'Albergo della Cascata.

poeta, anche quando mangia: che occhi! Mi ha fatto paura, sapete? Mi ha fatto paura!

Chi scrive questi appunti ebbe egli pure a sperimentare la cordialità dell'Ospite illustre, senza tuttavia coltivarne, quanto forse avrebbe potuto, la confidenza preziosa. Pareva a lui, un po' selvatico a sua volta, di doverne rispettare i riposi, appagandosi di salutarlo passando e di fantasticare su ciò che potesse mai fervere entro quella testa poderosa. Motti e momenti particolari egli colse di lui e da lui, dai quali di volta in volta gli balenò un Carducci burbero e benefico, o gioviale, o fastidito, o schietto d'una schiettezza, talora, che tradiva alcunchè di voluto, come per un abito contratto nelle battaglie d'un tempo.

Carissimo Speri, Bologna 29 Luglio 1906
Come farei a dimenticare la
famiglia Pellacini da cui ho
ricevuto tante prove di amici-
zia vera? Con loro e con
le loro Alpi sarà sempre il mio
cuore anche quando il fato mi
avrà chiamato altrove.
Addio a tutti i Pellacini.
Giosue Carducci

GIOSUE CARDUCCI

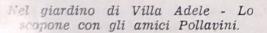
Il saluto del Poeta di sui lembi del Mistero.

Il Poeta, soggiornando lassù, portò sempre, per molti anni, un suo vestito chiaro, che ben si faceva alla limpida freschezza dei luoghi. Quanto lo aduggiasse il tempo nebbioso o piovoso ricavasi dalle sue liri-

Vitale Scaramellini, sindaco, sulla soglia della sua tipica «Osteria Vecchia».

che. Qualche lettera da Madesimo a persone amiche conferma questa sua insofferenza. Tuttavia chi scrive questi appunti non sa separarne la figura pur dalla visione di certe giornate umide e bige, che davano alle montagne d'intorno un aspetto di arcana e suggestiva tristezza. Un anno in cui il Poeta vi si era attardato fino a settembre inoltrato, lo vidi entrare nella sala dov'era acceso il fuoco, e sedervisi innanzi, a rifarsi dell'umidore di fuori. — È qui per la caccia? — mi chiese. Risposi un solo no, senza saper aggiungere parola. Egli si raccolse in sè e sgranò una serie di bu... bu... bu, schema inarticolato di chi sa qual nuovo pensiero, di chi sa qual vecchio ricordo, mentre io, stimolato da una improvvisa analogia di cose e di imagini, inconsciamente recitavo a me stesso:

La nebbia agli irti colli
piovigginando sale...

Nel giardino di Villa Adele - Lo scopone con gli amici Pollavini.

Agostino Ciocca, auriga formidabile, factotum affezionato del Poeta.

Lassù come in Maremma; in Maremma come lassù.

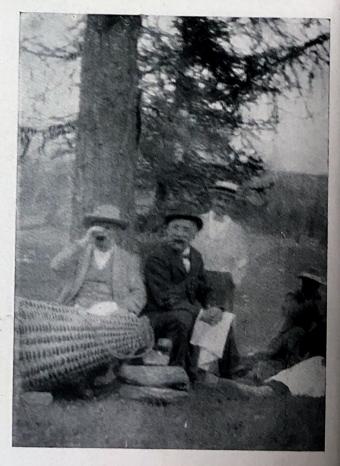
Sebbene, dopo il mutamento politico operatosi nel suo spirito, il Carducci volgesse ora verso forme che direi « ufficiali » di vita pubblica, tanto che, proprio durante il suo primo viaggio a Madesimo, in Como era andato a ossequiarlo il Prefetto, ond'egli scherzosamente scriveva parergli d'essere diventato il re Umberto, l'indole sua rimaneva improntata pur sempre alla originaria modestia.

Pertanto, più che coi villeggianti di qualche conto, l'insigne Ospite usava volentieri con le persone dei luoghi.

Egli dovette ritrovar qualcosa de' suoi spiriti mazziniani e garibaldini, come un giorno tra gli amici della Val Tiberina, quando conobbe il dott. Pollavini, che lo alloggiò nella sua villa dal dolce nome di Adele e gli fu spesso compagno e avversario al quotidiano scopone, lasciandogli, negli ultimi tempi, volentieri la soddisfazione di vincere... Certo al cantore italico il cuore gioì, quando il Notaro gli presentò, in tre de' suoi figli, una vera triade italica: — Tullio, Luciano, Speri... — Speri fu presto il prediletto del Poeta, che, negli ultimi anni, se ne fece il proprio sostegno quotidiano, e quando il progresso del male gli impedì di più tornare alla valle, gli scriveva parole di rammarico e di commiato: — Come farei a dimenticare la famiglia Pollavini, da cui ho avuto tante prove di amicizia vera? Con Loro e con le loro Alpi sarà sempre il mio cuore, anche quando il Fato mi avrà chiamato altrove...

Attenzioni preziose ebbe anche il grande Ospite da Innocenzo De Giacomi, presso il cui albergo prendeva le docce: da papà Innocenzo, della famiglia esportatrice di vini famosi, che quasi scoperse Madesimo e ne inaugurò l'avvenire.

Dal buon Pench, negoziante e trattore, andava ogni giorno il Poeta per una partita o per un certo squisito cognac, o per un ponce sorvegliato da lui, perfetto, che, sorseggiato, lo ricongiungeva agli usi della Toscana nativa.

Non meno si compiaceva egli nella famigliarità di Vitale Scaramellini, sindaco di quel comune, padrone della tipica «Osteria Vecchia». costruita quando Madesimo era luogo di tran-

« E' bello al bel sole de l'Alpi mescere il nobil tuo vino cantando... ».

sito mulattiero per il passo dell' Emet ai Grigioni.

Ma l' uomo di più diretta confidenza, l'assistente più quotidiano, il factotum più indispensabile ebbe il Poeta in Agostino Ciocca, formidabile auriga, noto ai più arrischiati itinerari, dalle sorgenti del Liro a quelle del Reno, dallo Spluga al San Bernardino, da Campodolcino ad Andeer. Con lui il Carducci una volta si spinse fino al Gran San Bernardo, e concesse che, nel ritorno, viaggiasse in loro compagnia un cucciolo di quella razza famosa, che, opportunamente coniugato dipoi, rivive ora nella Diana, custode gigantesca e mansueta della ospitale *Cascata*. Era inevitabile che l'alter ego d'un uomo di pensiero e di sogno fosse un suo opposto, che lo completasse nelle minute necessità d'ogni giorno e vedesse chiaro per lui. — Di', Ciocca, vieni qua. Che dice questo telegramma? — Di', Ciocca, attacca per Montespluga. — Ciocca, vai a Chiavenna per Annie. — Ciocca, fammi una buona taragna...

A
Giosuè Carducci
creatore del regno
della nova Italia poeta civile
dall'Ateneo bolognese agli italici educatori sommo maestro
nel giubileo professorale
Isolato
soggiorno estivo da lui prediletto
con voto unanime del Civico Consiglio
la cittadinanza onoraria
decretava
XIV luglio MCMI

Il documento della cittadinanza adottiva.

Era, ed è, la taragna, un tipo paesano di polenta gialla comune, in cui, già cotta, ma ancor nel paiolo, si rimesce gran copia di burro affettato e d'un cacio il cui nome è un programma: Magnocca... Scioltisi tali ingredienti nel rimenato pastone, se ne ha un cibo appetitoso e succulento, che, a ogni boccone, fila di quel disciolto formaggio, e si trae dietro il bisogno di un sorserello di più. Un tal manicare non è certo per tutti gli stomachi: però chi ci dura, rimane, per « foresto » che sia, iniziato alla valle, e avvinto per sempre ad essa da fili di... nostalgia.

Ma la piccola Madesimo sentiva crescersi d'anno in anno il desiderio d'una ben più degna iniziazione da offrire al fedelissimo Ospite. È naturale che, trattandosi d'un uomo così insigne, la gente del luogo, per quanto modesta si fosse, avvezzatasi col tempo a considerarlo come uno de' suoi, concepisse l'ambizione di dirgli un bel giorno: — Scusate, da che voi siete buono quanto grande, nè sdegnate la nostra vicinanza, non vorreste essere tanto cortese da nascere un po' anche per noi?

Così spuntano.... le cittadinanze onorarie,

572

Fedeltà di cuori intorno al sacro tramonto... lassù dove Italia finisce.

ni sono ha negato il suo nome a un Comitato che lo voleva tra i suoi. Domenica scorsa, a Campodolcino, in pieno salone da pranzo, ha dato dell'imbecille a un parassita della gloria altrui, che era sorto a *brindarlo* con l'augurio: Cento di questi anni.... — Ma i timori di quella brava gente erano, naturalmente, infondati. Carducci poteva comportarsi come sopra, nei casi sopra indicati, ma a Vitale Scaramellini, sindaco e oste montanaro, schietto come il vin che vendeva, d'una valle, su, verso i confini, simbolo d'un piccolo popolo da co-

che io, con più affetto, chiamerei le piccole patrie adottive, ove i designati si ritrovano quasi come nella lor patria vera, per una specie di spirituale duplicità.

Avvenne in tal modo che un bel giorno si avviasse, intorno al Poeta, una congiura di alcuni volonterosi, non senza trepidazione per l'esito dell' impresa. — Accetterà? Non accetterà? — si chiedevano, in mormorante combutta, i Pollavini, i De Giacomi, i diversi Scaramellini del luogo e alcuni pezzi grossi dell' Hôtel. E ogni giorno studiavano l'uomo, per capirne l'umore, per « strologarlo », come, alla vigilia d'una gita, si spiava il pizzo Quadro o il Tambò. — Accetterà? Non accetterà? Ieri ha rifiutato la visita d'un gruppetto di signori venuto a ossequiarlo. Gior-

Fratelli

Voi avete iniziato: noi seguiremo. Il generoso impulso che dà in Chiavenna il segnale alla guerra del Popolo contro lo straniero rimarrà memoria d'onore per la vostra città nella storia dell'emancipazione Italiana.

Durate forti come cominciaste. Tenete levata in alto la santa bandiera. Ogni giorno v'apporterà nuove d'un moto di fratelli, finchè di città in città l'estremo punto della terra che Dio volle nostra, e che il braccio del popolo rivendicherà, ripeta nell'orgoglio della vittoria il grido di Viva Italia!

Lugano 26 ottobre 1848

Gius. Mazzini

2

Il messaggio che Mazzini inviò da Lugano, agli insorti di Verceia.

mune rustico, Carducci non avrebbe potuto che rispondere: — Sì.

Il giorno della fausta nomina fu, s'intende, gran festa. Si offersero al nuovo figlio della terricciola una pergamena e un banchetto. Ci furono dei discorsi: il primo doveva essere del Sindaco, ma Scaramellini s'accorse di non avere gli occhiali... Niente paura, però. C'era lì, a portata di... voce, un altro sindaco... sì, quel di Venezia. Così fu che il conte Grimani sostituì, quel giorno, l'oratoria di Vitale Scaramellini, con gran sollievo e soddisfazione di tutti, in ispecie, forse, del Poeta, a cui certo piacque che fino all'ultimo il suo nuovo sindaco, montanaro, si fosse serbato immune d'ogni letterata formalità.

Il Poeta fra la buona sua Elvira degli anni lontani e il giovane Pollavini dei giorni recenti.

Ripagò il Carducci, come poeta, le impressioni che la natura e la vita gli destavano nel salutare soggiorno?

Certo egli non oziava del tutto, in quegli alpestri riposi. Parecchie cose sue recano la data di Madesimo: altre certo ideò, fors'anco attraverso qualche alta conversazione con ospiti di singolare levatura. Fra gli altri, egli, quivi, un anno, incontrò Luigi Luzzatti; e fu, credo, il proteiforme Israelita a rilevargli lo spirito troppo esclusivo onde egli aveva considerato il Cristianesimo nella storia. Il Poeta gli diede ragione e ne venne... la *Chiesa di Polenta*.

Di ispirato ai luoghi v'è un sonetto, che non va tra le cose sue migliori: in compenso, ecco balzare agili e gagliarde le strofe dell'alcaica *A una bottiglia di Valtellina del 1848*...

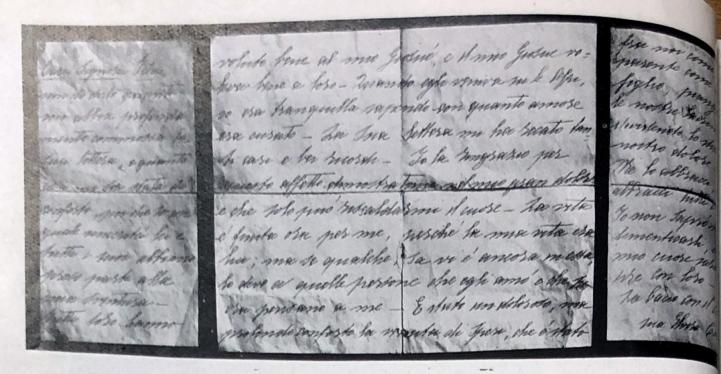
Mi avvedo ora che alcunchè di enologico serpeggia e occhieggia qua e là in questo mio scritterello: e ciò non con mia intenzione, ma per volontà delle cose.

E qui soccorra, a buon conto, l'autorevole buon senso di Arturo Marescalchi, che ha messo un po' d'ordine nelle idee, smorzando le punte a molte schizzinose astemìe e alle relative condanne. Si sa che un bicchiere, e anche più, in ragione della loro bontà, a Carducci non ispiacquero mai. Egli stesso, un tempo si ribattezzò in Enotrio. Nè io toccherei l'ormai pacifico e pacificato argomento, se non in quanto il suo vino interessi la poesia e si traduca in canto.

Accadde che una bottiglia del classico vin tellino si offrisse al sapiente palato e allo spirito ognor pronto del Poeta? Stiamo al fatto, vediamo l'effetto. L'effetto fu una lirica che canta felicissimamente:

> Rezia, salute! Di padri liberi
> figlia, ed a nuove glorie più libera!
> E' bello al bel sole de l'Alpi
> mescere il nobil tuo vin cantando....

Non è da benedir quel bicchiere, che col retico lieo versò nell'anima aspettante del Poeta una tal vena di canto? E non è un po' anche da benedire chi, offrendo quell'italo bacco, si fè... complice di tal poesia?

Fu un gruppetto di amici chiavennaschi, che un giorno, nella casa del Pench, saputo d'una certa bottiglia riposta da anni in can-

La parola affettuosa e schietta della signora Elvira alla sig. Pollavini, dopo la morte del Poeta

tina, la estrassero perchè Enotrio ne saggiasse lo stagionato Sassella. Pensarono, anzi, per meglio attrarre il Poeta, di cambiar sulla etichetta, macerata e ammuffita dal tempo, la data dell'84 in 1848. Il Poeta — felix error! — abboccò: bevve, ribevve, apprezzò... Dopo pochi giorni, da quel connubio dell'Estro con la Bugia, come spesso in poesia succede, balzò la lirica bella e corse poi per l'Italia.

Esalta essa la gesta di Verceia, capeggiata da Francesco Dolzino, che nell'ottobre del '48, incitante da Lugano il Mazzini, resse per tre giorni, con duecento valligiani, contro le milizie di Haynau, accorrente a debellare la minuscola repubblica chiavennasca, sorta in attesa d'una vasta insurrezione di popolo, che doveva, dalle valli lombarde, convergere alle città. Umile fu l'impresa, ma partecipe d'un grande disegno, generosamente sentita, nobilmente condotta. Il manipolo, facilmente sopraffatto, si disperse su per i monti: il Dolzino morì dimenticato in esilio. Degna riparazione d'un immeritato oblio, sopravvive il messaggio di Mazzini, sopravvive il canto del Carducci che ripete per sempre il nome di Verceia all'Italia.

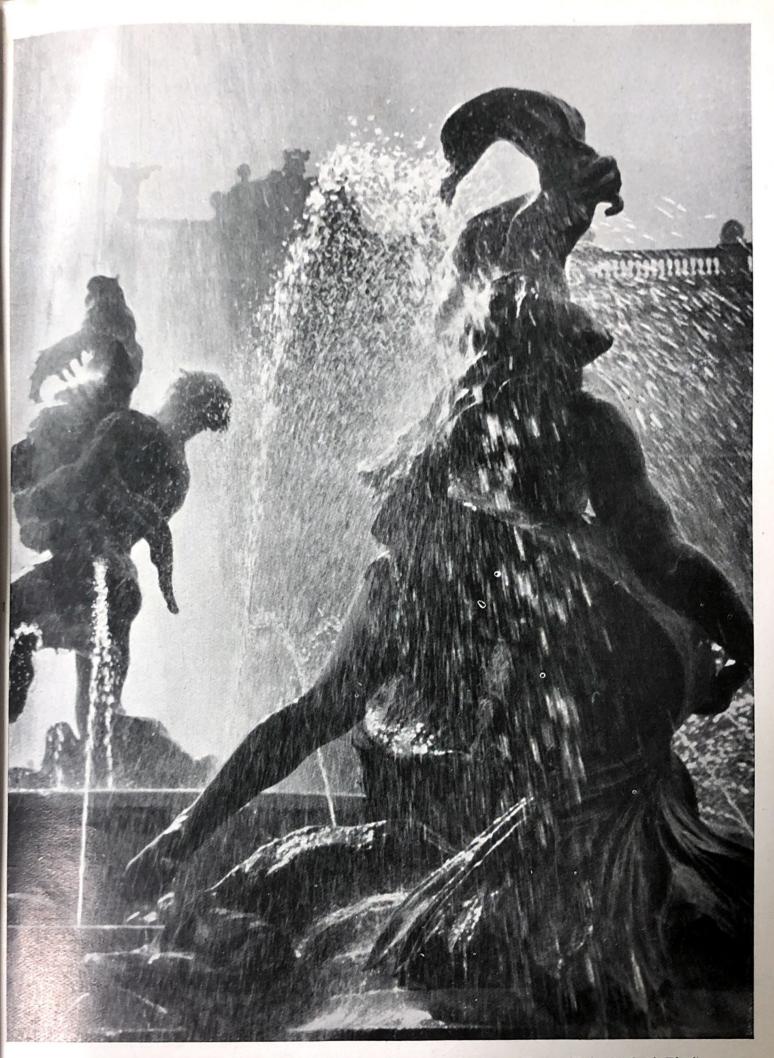
Ma la Patria, da lui pur tanto sentita, non fu unica musa al Poeta. Altre passioni gli accendono il cuore, ardori di una fiamma più sua. Oh Annie, ultimo amore, ultima primavera dell'anima nell'inoltrante autunno dell'età! Volle il destino che la venturosa creatura, nata pur essa alla poesia, irrompesse giovanilmente animosa nella vita del Poeta quand' egli già frequentava la valle. Quivi l'idillio fiorì, tra delicato e selvaggio, tra giocondo e passionato, lasciando velato di ombre lo spirito del sognante cantore. Aveva egli prima raccolto il rododendro fiammante, che invermiglia, nascendo, i morenti nevai dell'inverno: passò tempo, e la rosa dell'alpe cedette a più triste ed a più tristo fiore:

> E mi trovai soletto là dove perdevasi un piano
> brullo tra calve rupi: quasi un anfiteatro
> ove elementi un giorno lottarono e secoli. Or tace
> tutto: dai pigri stagni pigro si svolve un fiume:
> erran cavalli magri su le magre acque: aconito,
> perfido azzurro fiore veste la grigia riva.

Siamo, con questi versi, nella piana di Montespluga, all'ultimo lembo d'Italia. Tra visioni di fate e di ninfe che rompono dalla scena d'intorno, il Poeta par che senta l'estrema poesia, venata d'un senso ironico, di tutto il vissuto suo mondo. È il 1898: la sua lira dà gli ultimi accenti... Fra qualche anno Egli cesserà di tornare alle care Alpi, poichè il fato « l'avrà chiamato altrove ». Ma ad esse verrà, salutando gli amici anche per Lui, la parola della sua buona signora Elvira: ma Egli rimane lassù in arcana presenza, connaturato per sempre con le acque, le rocce e i ghiacciai.

Tale il Sodalizio del Touring, che tutta rivive l'Italia nella sua vita e nella sua natura, ama sentire aleggiante sull'alpestre confine lo spirito del Poeta che nella somma dei suoi canti riprodusse la patria intera e celebrò il processo onde il territorio d'un popolo, trascendendo se stesso, diventa panorama di storia:

> Sopra monti e valli
> e su' vaganti in lucidi meandri
> fiumi e torrenti,
> passa l'istoria, operatrice eterna,
> tela tessendo di sventure e glorie...
> Tesse e ritesse l'ardua tessitrice
> fra l'alpi e il mare.

GIOVANNI BERTACCHI

Freschi zampilli nella Fontana delle Naiadi, in Piazza dell'Esedra, a Roma (Foto Stefani-Pizzi).

LA CAMPAGNA DEL MEZZO MILIONE

PARLA LA TESSERA N. 28

Cinquecentomila Soci! Cifra imponente, questa, per tutti, ma se qualcuno ne dovesse sbalordire, costui sarebbe precisamente chi scrive, la cui tessera di socio porta il N. 286.

Egli appartiene a quel primo gruppo che nel 1894 fondava il Touring. Come tale ne ricorda gli inizii in una piccola, buia cameretta al pianterreno di Via Rovello, dove i Soci aumentavano stentamente, ad uno ad uno. Perchè gli inizii dell'Associazione, oggi così florida e potente, furono penosi. Si voleva vedere in essa una istituzione creata dalla Lombardia, in antagonismo con l'Unione Velocipedistica Italiana, che nel Piemonte aveva avuto sempre la sua sede. Si temeva che il nuovo sodalizio, nel nome del turismo, costituisse un contraltare allo sport ciclistico, nelle sue manifestazioni su pista e su strada. E fra questi contrasti, molti si mostravano esitanti, e preferivano rimanerne fuori.

Ma poichè, invece, si trattava della naturale conseguenza del processo di differenzazione, che il crescente sviluppo del ciclismo nella pratica quotidiana portava con sè; poichè si trattava di servire a nuovi bisogni, il periodo delle passioni e delle polemiche, delle ostilità preconcette e delle rivalità immaginarie, fu presto superato.

Perchè dei nuovi bisogni un uomo mostrò subito di preoccuparsi: L. V. Bertarelli, che ebbe immediata e netta la visione di ciò che si doveva fare, e la persuasione che i fatti sarebbero valsi più delle parole.

Allorchè si raggiunsero i primi 1000 Soci, parve d'aver toccato il cielo. E quando se ne ebbero 2000, non si dubitò più della sorte del Touring, il quale, traslocato in due modesti locali negli ammezzati di via Gabrio Casati 2, era fiero della sua nuova sede. Il forte incremento venne più tardi. L'amico Federico Guasti, ancora oggi Consigliere del Touring, ad ogni nuovo migliaio, non si limitava a cantare vittoria, ma si incuorava ad affacciare nuove, maggiori pretese. Che non furono più per 1000, ma per 10.000 Soci; e i 10.000, a loro volta, fecero vagheggiare 25.000, i 50.000, i 100.000, e così per ... sino agli odierni 435.671 Soci.

Oggi, l'appello del Touring a tutti gli ... liani perchè la cifra degli associati venga ... raggiungere il mezzo milione, è più che ... stificato appunto dalla mirabile ed ininter... ta ascesa precedente, poichè, quando, in ... paese come l'Italia, che passava per uno ... quelli ove lo spirito associativo era meno ... tito, si è visto un sodalizio raggiungere ... complesso così imponente di Soci, qualsi... speranza è ammissibile. E la speranza può ... mutarsi in legittima pretesa, allorchè si ... poggi su quarant'anni di un'azione contin... tiva, su un poderoso corredo di opere e ... una idealità nobile e grande.

Tanto più che il Touring odierno non è ... la modesta associazione da noi creata per ... vire le esigenze d'un nuovo popolare veico... ma è diventato un grande istituto, patri... tico e civile, che s'interessa di tutti i mez... di trasporto, e serve, soprattutto, la Patria.

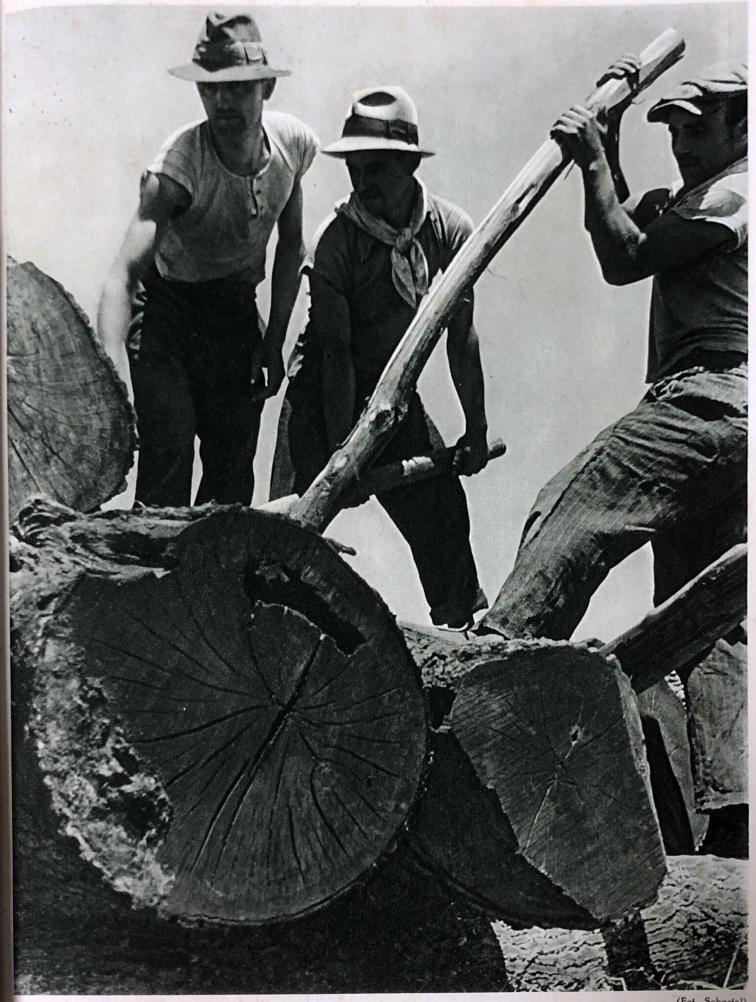
Quando penso ai cari compagni della pri... ora, scomparsi, io, attraverso i numeri de... statistiche annuali dei Soci del Touring, ... go altri numeri. Oggi siamo 435.671; ... quanti saremmo, in realtà, se la morte ... avesse ogni anno falciato fra le nostre file?

Certo, assai più dei vagheggiati 500.000. Questa cifra è stata adunque già idealmen... superata e raggiunta. Il simbolico « prese... te », che, giorni sono, lanciavamo allo scop... mento del busto di Giovanni Bognetti, ... possiamo ripeterlo per molti altri Soci: e ... peterlo nel suo vero significato: quello di ... coglierne e perpetuarne l'idealità, di tra... dalla morte la vita. Per ogni morto, un viv... per ogni Socio scomparso, un nuovo Socio.

LA TESSERA N. 2...

La tessera N. 286 corrisponde ad A. G. Bianchi, ... fu uno dei Soci fondatori del Touring e membro ... suo primo Consiglio, e che col giornale *La Bicic...* fu il massimo sostenitore della nuova Associazione, ... contrasti e nelle difficoltà degli inizii, che egli in que... sto breve scritto ricorda.

CONSOCI!

Richiedete subito al Touring, anche con semplice biglietto da visita recante le sigle «c. m. m. *l'opuscolo che illustra gli scopi, le modalità e i premi della* «Campagna del mezzo milione

(Fot. Schostal)

ASPETTI DEL LAVORO ITALIANO: OPERAI CHE FANNO LEVA SU GROSSI TRONCHI

Allegato al fascicolo di Agosto 1935 XIII de "Le Vie d'Italia,,
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

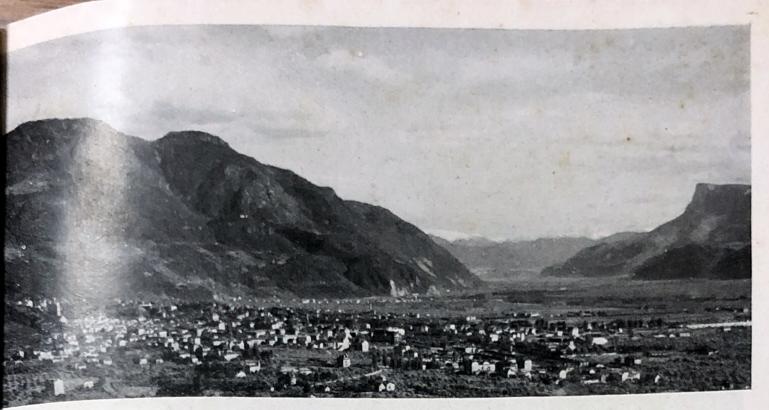
(Fot. Schostal)

ASPETTI DEL LAVORO ITALIANO: LA SISTEMAZIONE DI UN CANALE DI BONIFICA

(Fot. Schostal)

ASPETTI DEL LAVORO ITALIANO: Il sereno pasto, dopo la fatica

(Fot. Schostal)

ASPETTI DEL LAVORO ITALIANO: PREPARATIVI PER LA PESCA

Merano e l'ubertosa piana dell'Adige, verso mezzodì.

MERANO CHE RINASCE

Se Merano è incantevole fra maggio e giugno, quando la primavera celebra le sue feste più radiose, coi suoi giardini, coi suoi viali, coi ricchi frutteti in fiore, che adornano la piana e le alture, meglio è forse vederla in autunno, quando sull'oro del fogliame splende da per tutto la gloria della stagione con la dovizia dei frutti opimi, che piegano i rami troppo carichi sino a terra. La sua veste sontuosa e il senso della sua grazia appaiono forse anche più sorprendenti, meglio che a chi viene dal Sud, a chi vi giunge dal Settentrione, dopo aver valicato la grande catena spartiacque, che separa l'Europa Centrale dalle terre dove fiorì la più antica civiltà mediterranea. Questo può spiegare appunto anche la predilezione che per l'incantevole stazione climatica hanno sempre avuto i turisti dell'Europa settentrionale, i quali, seguendo le orme dei grandi viaggiatori del Settecento e dell'Ottocento, fra i quali Goethe e Heine, appena valicato il Brennero o il Passo di Resia, provavano l'impressione di essere in un'altra terra, sotto un altro cielo, in un mondo diverso, e avevano qui la prima sorprendente rivelazione del paesaggio italiano.

Uscito dalla Val Venosta, l'Adige precipita rombando e piega verso mezzodì: la valle si allarga e pianeggia formando la ubertosa conca di Merano, dove il fiume accoglie le acque del Passirio, che scende per la valle dello stesso nome. La città è distesa sulle due sponde di questo fiume, sul margine settentrionale della conca, in un paesaggio variato e pittoresco. Alle sue spalle, spicca su un poggio il Castel Tirolo, antica residenza dei signori della terra, e, dietro di esso, l'altissima Giogaia di Tessa, selvaggio arco montuoso, che protegge la conca dai freddi venti settentrionali. A levante, sulla destra del Passirio, sopra il Castel di Scena, le vette del Picco Ivigna e della Punta Cervina dominano la catena dei Monti Sarentini di Ponente, che digradano verso l'Adige formando il grandioso altipiano di Avelengo, dove alle dorsali di rosso porfido si alternano le pinete, i pascoli e le praterie vastissime. A mezzogiorno si apre la piana ferace dell'Adige, fiancheggiata dalla bella catena della Mendola con l'ardito spigolo del Macaion. Vigne, alberi da frutto, coltivi, orti e giardini si avvicendano nella piana e sulle pendici fino in cima ai poggi, dove biancheggiano minuscoli villaggi, fattorie isolate, casali, vecchi palazzotti e ville moderne, rocche e castelli pittoreschi.

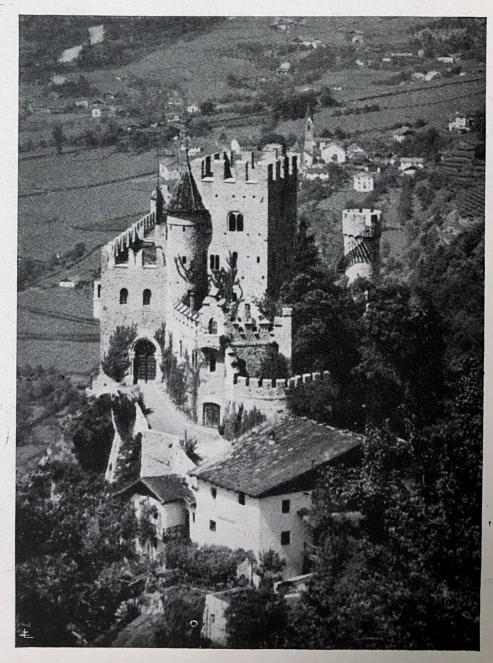
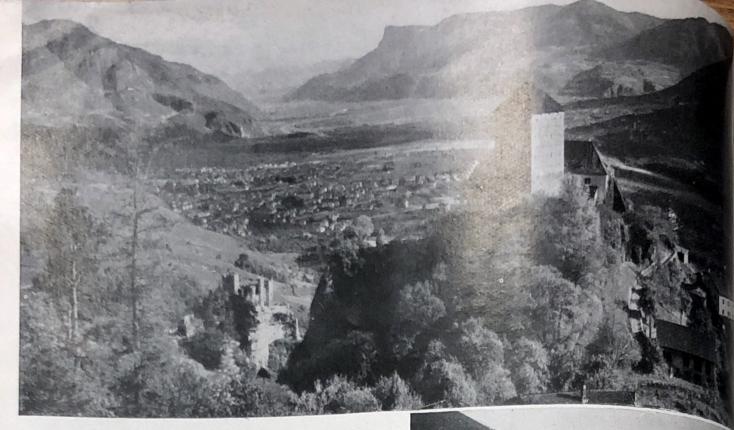
La città di Merano, per quanto in gran parte attrezzata esclusivamente per il turismo, non ha nulla delle solite stazioni internazio-

Merano - Veduta della città vecchia, col Duomo.

nali: essa ha un volto tutto suo e una così armoniosa varietà di aspetti, che s'intona assai bene col paesaggio alpestre e con la ricchezza e ubertà del suolo. La città antica, che si estende sulla destra del Passirio e si addensa intorno alla Via dei Portici con le sue case basse, tutte ad angoli, sporti, torricelle, veroni, con le tre porte superstiti, coi resti delle vecchie mura, col palazzo principesco, col Duomo gotico e con gli altri edifici antichi, ha una sua grazia originale e pittoresca, il cui sapore medioevale s' accorda con certi motivi rudi e severi del quadro montano, mentre, nello stesso tempo, crea un contrasto delizioso con la città giardino che la circonda.

Ma il trapasso dalla città vecchia alla moderna, a Maia Alta e a Maia Bassa, che si estendono sulla sinistra del Passirio con case, ville e alberghi, anche se si avverte, non turba, perchè qui sono rispecchiati altri motivi paesistici e tutto appare disposto e armonizzato con un gusto perfetto. Gli è che qui alla topografia e allo sviluppo edilizio ha presieduto un senso vivissimo delle possibilità e dei vantaggi che potevano offrire la natura, la feracità del suolo e la mitezza del clima. Così sono nati questi passeggi, questi viali, questi parchi e giardini, che formano l'incanto della Merano moderna. La vegetazione ricca e rigogliosa, che accanto alle specie più note della flora mediterranea presenta gli esemplari più caratteristici della flora alpina, costituisce l'ornamento più bello della città ed è insieme l'indice più sicuro e rassicurante della salubrità del suo clima.

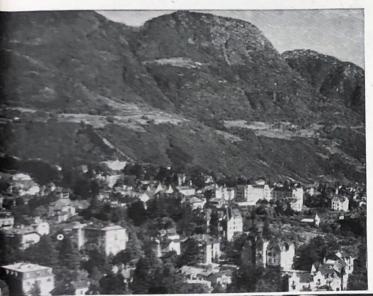
Questo ci dice appunto perchè la conca di Merano sia stata abitata, quando ancora i valichi alpini erano inaccessibili, da genti provenienti dalla pianura padana, e Maia, nell'epoca romana, da una fiorente colonia, e perchè, sin dal secolo XVI, la città fosse ricercata, proprio per il suo clima, da re e principi d'Austria e di Germania. Ma l'inizio delle sue fortune turistiche risale a un secolo fa: da allora essa assurse a grande importanza come stazione climatica, guadagnandosi in breve rinomanza mondiale. A questo contribuirono, allora e in sèguito, oltre le risorse naturali, e cioè la positura, la bellezza del sito e il clima, lo spirito di iniziativa e la tenacia dei meranesi e di alcuni finanzieri di larghe vedute, i quali dotarono la città di strade, di ferrovie, di tranvie, di funivie, di alberghi e di pensioni di ogni genere, di luoghi di ritrovo e di svago, di sanatorî e di case di cura, creando un insieme di industrie turistiche e alberghiere del più alto interesse, sì che Merano potè essere considerata in breve una delle stazioni climatiche e di cura più importanti dell'Europa.

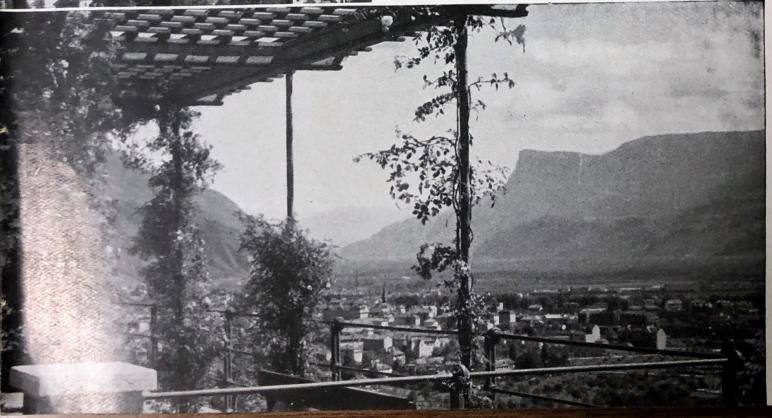
Il merlato e pittoresco Castel Fontana, che guarda verso la Val Venosta.

In alto: Merano e la Val d'Adige, viste da Castel Tirolo - Di fianco: Il Polisportivo «XXVIII Ottobre» ora in sistemazione.

Il problema di Merano, che per il nuovo confine veniva a trovarsi in una situazione del tutto speciale, la quale andava regolata con criteri larghi e con provvedimenti radicali, fu sempre sentito dagli Italiani fin dal giorno in cui riportarono sulla grande cresta alpina i termini sacri della Patria. Ma esso non doveva venire affrontato e risolto in modo energico che dal Regime Fascista e nel quadro delle iniziative rivolte al recupero dell'italianità della regione. Accanto alla grande Bolzano, che il lavoro italiano e le provvidenze del Governo stanno avviando verso nuove fortune, non poteva mancare la grande Merano, restituita all'antico splendore di stazione climatica e ridestata a nuova vita come centro di cura e di diporti. Ecco, quindi, l'istituzione della Lotteria ippica, destinata non soltanto a creare alcuni milionari e a contribuire all'azione benefica delle Opere assistenziali del Regime, ma anchè e sopra tutto a richiamare su quest'incantevole oasi di pace, di svago e di salute, l'attenzione dell'Italia e del mondo, a fornirle i mezzi perchè possa mantenere il suo posto privilegiato fra le grandi stazioni turistiche d'Europa.

All'ippodromo di Merano si ebbero sempre gare di una certa importanza e interessanti corse rusticane, alle quali partecipavano gli allevatori di Avelengo, montando i loro bei cavalli e indossando vistosi costumi. L'anno scorso S. A. R. il Duca di Bergamo inaugurava il nuovo ippodromo del Polisportivo « XXVIII Ottobre », che questa primavera riceveva il suo battesimo con un brillante concorso ippico internazionale. Naturalmente, per quanto buono e in una stupenda cornice di verde e di monti, esso non poteva ospitare la « corsa dei milioni »; di qui, la necessità di ampliarlo e di apportarvi i miglioramenti opportuni nel più breve tempo possibile. I lavori, affidati all'ing. Vietti-Violi di Milano, dovranno essere ultimati per Ferragosto. La pista, che attualmente ha uno sviluppo di 1.336 metri ed è larga 20, con un fondo ottimo e ben consolidato, subirà alcuni ritocchi suggeriti dall' U.N.I.R.E.: tra l'altro, saranno costruite nell'interno due diagonali che formeranno un 8 perfetto. Inoltre,

al centro del prato, verso la strada di accesso, sorgerà una vasta gradinata capace di 25 mila posti a sedere; sarà poi provveduto all'ampliamento dei prati e alla costruzione di sei ordini di tribune, di tre ordini di totalizzatori capaci di 200 sportelli, di un parco automobili vicino all'ingresso per 5000 macchine, di parchi ausiliari presso le tribune e presso il recinto, di un villaggio di *boxes* dotato di tutti i servizi per più di duecento cavalli. Questi sono i lavori in corso, ma per il 1936 ne son previsti altri, fra i quali l'allungamento della pista, la creazione di un campo di allenamento e l'introduzione dei totalizzatori automatici.

La Lotteria ippica, che avrà luogo il 20 ottobre e che darà ricchi premi ai vincitori, sarà preceduta da una serie di interessanti manifestazioni sportive, artistiche, musicali, pirotecniche, ecc., alcune delle quali avranno una risonanza europea. Aprirà la serie, il 1° settembre, la festa dell'automobile, ossia il quarto raduno internazionale dei motori e il concorso internazionale di eleganza per automobili. Tra le manifestazioni più notevoli ricorderemo la XXV esposizione internazionale canina, con prove sul terreno per cani da caccia, che si svolgerà nella prima decade di ottobre, e il XV Torneo internazionale di tennis dell'autunno — il più grande d'Europa, dopo quelli di Wimbledon e di Parigi — durante il quale sarà disputata la Coppa Mussolini. Intanto, al nuovo ippodromo, avranno inizio le prime gare, interessante preludio alla grande « corsa dei milioni ».

La grande prova ippica, sulla quale si imperniera la lotteria, sarà chiamata « Gran Premio Merano » e consisterà in uno *steeplechase* riservato ai cavalli di quattro anni e più, di ogni paese, su una distanza di cinque chilometri. La prova sarà la più ricca del mondo, nella sua specie, in quanto sarà dotata di premi per un totale di un milione, che verranno ripartiti nella seguente misura, fra i primi sei arrivati: L. 500.000, L. 160.000, L. 90.000, L. 45.000, L. 25.000, L. 15.000; inoltre, L. 100.000, L. 50.000 e L. 15.000 saranno distribuite agli allevatori dei primi tre

Di fianco: Maia Alta, quartiere dei villini e dei fioriti belvedere - In basso: La passeggiata « Principessa di Piemonte ».

Di fianco: La funivia di Avelengo, con veduta di Merano e degli scoscesi contrafforti della Giogaia di Tessa - In basso: I dolci clivi dell'altipiano di Avelengo, destinato a sicuro avvenire come centro di sport invernali.

cavalli italiani premiati, in ordine d'arrivo.

Secondo il regolamento apparso recentemente nella *Gazzetta Ufficiale*, ai possessori dei biglietti vincenti saranno assegnati premi rilevanti, i quali, a esaurimento dei biglietti messi in vendita, potrebbero raggiungere le seguenti cifre: L. 2.500.000 al biglietto corrispondente al cavallo arrivato primo, L. 1 milione 750.000 al secondo, L. 1.150.000 al terzo, L. 400.000 al quarto, L. 300.000 al quinto, L. 200.000 al sesto, L. 115.000 al settimo. Saranno poi distribuiti trecento premi di consolazione e premi speciali ai venditori.

Quattro giorni prima delle corse, a cura dell'Ufficio Centrale del personale (servizio del Lotto), avrà luogo, in Merano, l'estrazione dei biglietti. L'estrazione dei nomi dei cavalli per l'abbinamento ai numeri dei biglietti estratti avverrà nell'ippodromo, immediatamente dopo l'espletamento delle corse, alla presenza del pubblico e sotto il controllo del Comitato di direzione e di un sottocomitato a tal uopo nominato. Il ricavato della vendita dei biglietti potrà superare i 40 milioni. Di questa somma beneficeranno, oltre i pos-

sessori e i venditori dei biglietti vincenti, i proprietari dei cavalli premiati, le Opere assistenziali e altri Enti, fra cui la Croce Rossa e l'Opera Nazionale Maternità e Infanzia.

Anche Merano avrà la sua parte di utili dalla Lotteria, soprattutto per arricchire il suo attrezzamento come luogo di cura.

Le virtù terapeutiche del clima meranese sono state messe in maggior luce dalla scoperta, fatta dal geologo G. B. Trener, dell'esistenza di una sessantina di sorgenti radioattive. Le ricerche e gli studi condotti per circa due anni, hanno dimostrato appunto che dal sottosuolo della città e dei dintorni si sprigionano forti emanazioni radioattive, le quali hanno per conseguenza una notevole ionizzazione dell'aria: di qui, la bontà e la speciale efficacia del clima. Le località più ricche di queste emanazioni sono il Monte S. Vigilio, Quarazze, Tirolo, le vicinanze di Sinigo, la Val di Nova, la Passeggiata Principessa di Piemonte, Maia Alta e Maia Bassa. La sorgente più ricca si trova a circa un chilometro dal centro e a cinquanta metri sopra la piana dell'Adige; e questo renderà più facile il trasporto dell'acqua agli stabilimenti

In alto: L'altipiano di S. Vigilio, ameno centro di villeggiatura nell'estate, mèta di sciatori nell'inverno - Di fianco: La funivia che congiunge Merano a S. Vigilio, la prima costruita in Europa per il trasporto di persone.

Veduta di Merano, con le sue case spars

di bagni e alle case di cura. Parte dei frutti che darà la Lotteria sono destinati appunto alla creazione di speciali impianti per cure radioattive, i così detti « emanatori » e cioè sale, cabine e giardini d'inverno, dove il malato potrà respirare direttamente le emanazioni radioattive. Così Merano diventerà anche un luogo di cura di primo ordine.

Il ricavo della Lotteria dovrà servire inoltre per la creazione di un modernissimo centro di sport invernali, di villeggiatura e di cure elioterapiche sull'altipiano di Avelengo.

L'intera plaga è amenissima, ariosa e ridente; essa sarà certamente una palestra ideale per sciatori e un'ottima stazione di villeggiatura estiva, quando sia messa in valore e convenientemente attrezzata. Ma occorre anzitutto una strada automobilistica che colleghi Merano ad Avelengo e una funivia che, continuando quella che c'è già, arrivi sino al Passo di Nova; occorrono piste e trampolini, rifugi e alberghi.

Merano attende poi che siano migliorate le

Merano - L'antica Porta Passiria e la strada per il Passo di Giovo.

... il verde, in uno stupendo scenario alpestre.

comunicazioni e, fra l'altro, che sia ultimata la grande arteria, ora in costruzione, che per il Passo delle Pallade, per la Val di Non e per Molveno, dovrà allacciarla direttamente con Riva del Garda, avvicinandola così a Milano. Infine la città ha bisogno di qualche ritocco alla sua rete urbana, già ricca e linda, che conta più di sessanta chilometri fra ombrosi viali e passeggiate incantevoli.

Il Governo Fascista, che ha sempre avuto a cuore le sorti della bella città, ha voluto darle modo, con l'istituzione della Lotteria ippica, di colmare questi bisogni e di completare la sua organizzazione turistica, del resto già eccellente ed esemplare.

Un grande fervore di opere e di iniziative scande ora il ritmo di Merano, che rinasce a vita nuova e si prepara a nuove fortune.

ORESTE FERRARI

Fotografie di: L. Baehrendt, B. Johannes, R. Stricker, Kilophot, gentilmente forniteci dall'Azienda Autonoma di Cura, Soggiorno e Turismo di Merano.

Frutteti in fiore, attrattiva primaverile della ridente plaga di Merano.

Interno della Grotta delle Trabacche, presso Ragusa.

SICILIA POCO NOTA

LA GROTTA DELLE TRABACCHE

È una delle più interessanti e pur meno note curiosità della Sicilia, e si trova a circa 11 chilometri da Ragusa. Vi si accede percorrendo dapprima la strada nazionale che porta ad Agrigento, poi la strada consortile Pozzi-Mangiapane e, infine, la via privata di Schembari e parte della contrada Buttino.

Questa grotta, come altre che si trovano nei dintorni (ad esempio Buttino), rievoca alla mente del visitatore la visione dei templi delle civiltà più remote, le tombe regali degli antichi popoli. Infatti, pare essa risalga all'età sicula, cioè agli albori della colonizzazione greca (quarto periodo siculo).

Il nome di Trabacche si può ritenerlo, data la desinenza, un portato della dominazione saracena; e una leggenda lo spiega come alterazione di « tre vacche », che sarebbero entrate nella grotta senza poterne uscire.

Diamo ora uno sguardo alla costituzione della grotta. Un'anticella, che misura tre metri per tre, immette nella necropoli, alta metri 2,40 e profonda m. 20 circa. Lungo i lati perimetrali sono ricavate celle a vòlta con lòculi disposti parte parallelamente e parte in senso normale; numerosi altri lòculi sono ricavati nel pavimento. Nel centro e nell'angolo più remoto della Grotta sorgono due mausolei a pianta rettangolare, larghi metri 4,50, lunghi m. 3 e con un basamento alto m. 1,55, i quali all'interno sono vuoti e formano un unico blocco con la roccia viva della vòlta e del pavimento. Il primo ha quattro colonnine sul lato destro e tre sul sinistro; il secondo ne ha tre per lato e tre di fronte.

La singolare grotta, che è già stata visitata da studiosi e da Autorità, è destinata a diventare, anche secondo i propositi degli Enti turistici locali, una delle maggiori attrattive per coloro che, compiendo il giro dell'Isola, fanno tappa a Ragusa o nei suoi dintorni.

A. F.

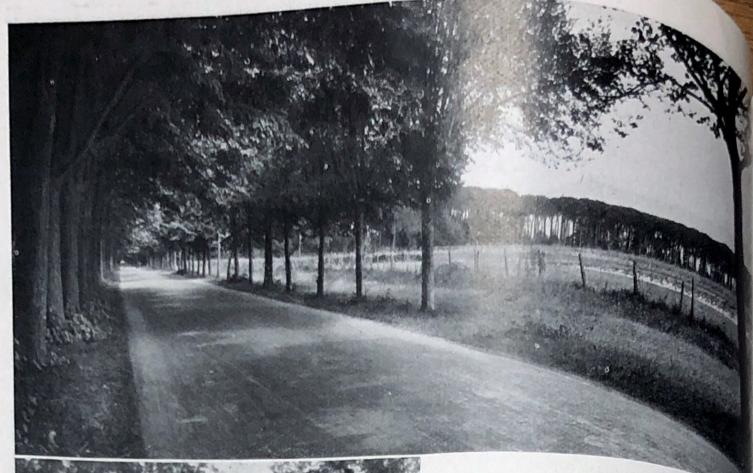
Il viale, nel cuore della pineta.

UNO STORICO VIALE RICONQUISTATO

DAL "MURO ROTTO„ ALLA TOMBA DI PUCCINI

Proprio dirimpetto alla villa dei Borboni, situata nel cuore di quella che fu la Selva Feronia, sotto una quinta di lecci secolari, stacca una lastra di dura pietra del Carso su cui è incisa questa epigrafe: « *Per volontà del Duce - Benito Mussolini - Nell'anno IV - Dell'Era Fascista - Simbolo la scure romana Venne ristabilito - Il diritto italiano - Sull'antico bosco Feronio* ».

Con un gesto risolutivo il Duce placava l'ardente, secolare aspirazione del popolo viareggino, di ritornare nel pieno possesso della sua pineta di levante che, con quella di ponente, costituisce i verdi e ben ventilati polmoni della luminosa città versiliese. Le lente trattative languivano in interminabili pratiche notarili. Con una permuta, fatta un secolo prima, tra il Comune di Viareggio e la Casa dei Borboni, questi avevano ceduto il Palazzo Cittadella (ora sede del Comune di Viareggio), quello aveva ceduto tutta la selva di levante, che per ben cinque chilometri dilunga lungo il risonante mare. La permuta inceppava ogni conclusione. Le intricate parentele dell' ultima legittima proprietaria, donna Bianca di Borbone, figlia maggiore di Don Carlos, coniugata con l'arciduca Salvatore d'Austria, ma spagnola di cittadinanza, e italiana di elezione, complicavano all'infinito la conclusione. Il personale intervento del Duce sciolse in un baleno la complicata matassa, dettando una chiara, esplicita risoluzione, non disgiunta da un grande senso di giustizia, e l'Aprile dell'anno IV dell'èra fascista il popolo di Viareggio, rientrava, a vessilli e gagliardetti spiegati, nella pineta tutta vibrante di palpitazioni e di canti.

La romantica pineta di levante è tagliata in due da un Viale alberato di tigli e di pini, che il Municipio fascista di Viareggio ha fatto oggi asfaltare e che il gran via-vai delle sonanti automobili ha brunito e polito. Quando il Viale, che oggi è denominato « dei tigli » non era altro che un grande redolone, una via smossa tra lunghe lame dal colore e dallo splendore dell'acciaio, tutta coperta d'un verde smeraldino con edere abbarbicate ai tronchi centenari palpitanti come cuori, fu percorso, di su spumanti polle-

La parte del viale alberata di tigli - Di fianco: Dove un tempo sorgeva il « Muro rotto », nel giorno dell'inaugurazione del viale.

dri nella frenesia della corsa, da Shelley e Byron; le liane avvinte ai tronchi scendevano in una trama serpigna sulla borraccina, alta e soffice come un tappeto. I due immortali poeti ogni poco arrestavano la corsa per ammirare l'incantesimo del mare che balenava tra alte quinte di pini e di lecci. Una immensa buccina tritonia s'intonava al verde ronzio della selva.

Fu ai margini di questa selva, in un groviglio di pagliole silvestri, alghe e sabbione, che il luglio del 1821 il mare, spenta una collera improvvisa, restituiva alla terra il corpo efebico di Shelley, che da Livorno, su fragile navicello, aveva tentato far rotta verso San Terenzo ove sul portico della villa Magni-Maccarani attendevano con lacrimante ansia May Godwin e Jane Williams. Fu coi rami di questa selva che il Byron costrusse il rogo che doveva mandare in impalpa cenere il giovine corpo, saldo come una statua.

Col tempo il « Viale dei tigli » fu lineato di alberatura varia, dal tiglio al platano, al ginepro. Interdetto il passo al pubblico, ed i nuovi padroni errando sovente per le vie del mondo, il viale s'era tappezzato tutto di verde setato, i sedili di rustica pietra che lo lineavano s'erano inteneriti di muschi vellutati, le prunache, fiorite di giallo, parevano fantastici candelabri; un eterno lume d'aprile aliava nell'ombre della boscaglia.

Traverso questo verde incantesimo passò, nei primi anni del secolo, Gabriele d'Annunzio di su un sauro trotato di rosso, il quale stampava gli zoccoli nei folti più remoti. Qui è stata concepita la Laude « Anniversario Orfico », il maestoso approdo sul deserto Gombo del divino corpo di Shelley.

Nel parco, ora squallido e deserto, della villa arciducale c'è la chiesa e il mausoleo dei Borboni e dei Duchi di Parma: le tombe, una sull'altra, spaziate da una tela di broccato e d'oro, sono rischiarate dai freddi bagliori di una vetrata smerigliata; l'odore della torcia funebre si mischia, talvolta, al profumo della ragia di pino.

Nel mausoleo riposano Enrico di Borbone Conte di Bardi, S. A. R. Maria di Borbone Duchessa di Parma, S. A. R. Roberto di Borbone Duca di Parma, Piacenza e Guastalla, Anastasia, Augusto, Ferdinando, Principi di Parma, S. A. R. Luisa di Borbone, Carlo Lodovico di Borbone Duca di Vienna e di Lucca, suo figlio Carlo III Duca di Parma, Margherita di Borbone moglie di Don Carlos, e in questi ultimi tempi vi è stato sepolto l'unico figlio di lei, Don Jaime, pretendente al trono di Spagna.

Nel parco grandioso e solitario, verso la metà dell'Ottocento si aggirava come una ombra dolente Maria Teresa Fernanda Felicita di Savoia, l'inconsolabile madre di Carlo III, ucciso in Parma da Antonio Carra. Ella, a cui per pietà era stato sempre celata la fine tragica del figlio, quasi presaga di sciagure, coi grandi occhi aperti cercava nei luoghi più remoti l'ombra adorata.

In quei tempi l'interdizione al parco e alla villa era rigorosamente osservata. Trascorsi degli anni, sul silenzioso viale passò Don Carlos di Borbone dopo la disfatta dell'insurrezione carlista da lui coraggiosamente e disperatamente capitanata.

Quando Don Carlos meditava sotto le grandi querce che sono dirimpetto al Palazzo, da cui s'udiva bene la romba del mare imminente, che riportava sul Gombo desolato la illusione di un lontano bombardamento, da poco egli aveva salutato l'ardimentosa armata che con lui s'era battuta sotto la fiera divisa: Dio, Patria, Religione.

Poco lungi lo seguiva, come reliquia del grande naufragio, il suo vecchio aiutante di campo, il generale Don Isidoro di Iparraguirre y Portillo conte di Iparraguirre, del tutto scarnato, cereo, bianco.

Sul viale pareva tragittassero degli uomini di tempi favolosi e strani, chè sovente questi, ed altri del seguito, erano a cavallo, ravvolti in neri mantelli, con spada e corona.

Sul luogo medesimo che un tempo fu chiamato il « Muro rotto » oggi sorge una stele

La «lecciona», dirimpetto al palazzo dei Borboni - In basso: La villa, ora tomba di Giacomo Puccini, dove il viale termina.

Il viale termina sulla sponda del lago ove Giacomo Puccini si recava a caccia.

romanica su cui è graffito il fascio littorio.

Il « Muro rotto » ha la sua storia: per molti anni, tragittando per il Viale, che oggi s'intitola a Michele Coppino, rasente il bosco feronio, il passante rimaneva colpito da una tritumaglia di pietrame, e mattoni e calce, e da una breccia larghissima aperta nell'alto muro di cinta della pineta Feronia. Fu il minuto popolino di Viareggio che, verso il 1875, stanco della interdizione della pineta di cui vantava, e non del tutto a torto, una certa comproprietà, aprì a colpi di mazza e di martello la breccia nel muro di cinta; e per qualche tempo da quella breccia, con certa baldanza, passò tutta la gente della via Pinciana e del Varignano, fino a che, ristabilito l'ordine, ognuno ritornò nei limiti di territorio prescritti dalla legge. Ma, per trascuratezza dei legittimi proprietari della pineta, il « Muro rotto » rimase rotto per diecine di anni e nessuno si dava cura di restaurarlo.

Dalla località, che il popolo viareggino, malgrado il bell'ingresso e la stele, chiama ancora il « Muro rotto », si va difilato, percorrendo il magnifico viale alberato di tigli e di pini, a quella che fu la casa di Giacomo Puccini e che oggi è diventata la sua tomba: ara di gloria e di luce al mondo.

Parallela al « Viale dei tigli », oltre larghe stole dorate di campi ubertosi, c'è l'antica via Aurelia, oggi asfaltata e lineata di oleandri e di tigli; ma tutti, italiani e stranieri, per ridursi sulla tomba del grande compositore lucchese, passano per il « Viale dei tigli », le cui dense frappe sono eternamente musicate dagli uccelli di passaggio: dal Gombo s'ode il flautare dei colombacci, lo zampognare delle arzavole, l'anatrare dei germani.

Tutti canti e suoni che, mischiati alla eterna cantilena del mare, consolavano ed ispiravano il grande Maestro.

Questo incantevole Viale, da cui, pur troppo, le « macchine » passano come lingue di fulmine, vedendolo solamente in una vertiginosa compenetrazione di piani e di macchie, è certo uno dei più incantevoli del mondo. Lo affermava il Maestro, che il mondo lo conosceva in lungo e in largo.

Molto popolino minuto, a cui è stato di bel nuovo concesso dalla amministrazione fascista il diritto di legnatico, staziona davanti alla durevole pietra del Carso su cui è inciso, a mezzo fondo, il fascio littorio, e legge la sintetica epigrafe, riconoscente a Benito Mussolini che, rompendo i lunghi indugi, restituì al popolo di Viareggio il secondo polmone verde e ventilato, che imperizia e ingenuità di tardi amministratori gli avevano incautamente mutilato. E pare respiri a pieni polmoni.

LORENZO VIANI

MODENA TASSONIANA

Non era una bella città, al dire di Tassoni, bensì maleodorante, ricca di stabbio e di «canalette». Di quel che aveva di buono, ne aveva però tanto da riempire la vita di un largo respiratore come era Alessandro, abituato ai tinelli dei cardinali, romano, torinese, battezzato antispagnolo in Spagna. Il suo poema è pieno di Modena, e tutte le musiche non valgono, per lui, l'accento strascicato e pigliaingiro dei buoni geminiani, o « nocioni » come si volessero allora chiamare.

Il suo mondo se l'era scelto fra le persone schive di aprire il petto a cerimoniali baldanze, ma provviste di ottime doti mantenute in una rembrandtiana penombra. Il buon canonico Sassi, il buon Bianchi emergono dalla sua vita e passano alla posterità più nitidi che i suoi signori Estensi, mentre tutte le dignità mondane dell'inoffensivo Ducato sfumano nel nulla da cui sono sorte.

Quale era Atene al tempo dei Romani, tale sembrava Madrid nel Seicento. Il Conte Zio di manzoniana memoria aveva conservato il più dolce ricordo della città del Manzanarre e di un certo colloquio avuto con l'Olivares al parapetto di una finestra. Ogni giovane, o appartenente a famiglia ricca o illustre, oppure desideroso di altissime esperienze, faceva il suo rituale viaggio in Spagna, fortunato se poteva inginocchiarsi davanti agli stivali di un Filippo o stringere la mano, a schiena curva, a qualche ministro o favorito. E che cosa era la Spagna, salvo il rispetto a Cervantes, Lope de Vega, Calderon, Santa Teresa, San Juan de la Cruz, tutti peraltro allora poco noti in Italia, e meno di quanto lo fosse il Gongora? Ce la descrive il Tassoni:

> Di stercorei umor strade correnti...
> Valle di loto e non Valledolido.

E che cosa era l'Italia? Ce la descrive il Cervantes come il paese del benessere.

Il paese dell'umanesimo, divenuto il paese di cuccagna, prosperava mirabilmente sotto « l'amparo » del gran Re Cattolico, e con le Canarie e le Fiandre primeggiava in rotonda fecondità fra le provincie più preziose. Le Fiandre, però, davano più gravi incomodi alla corona di Madrid.

Tassoni si credeva — e giustamente — nato per le cose serie, e trattava le burlesche per accontentare quel suo « kakodaimon » che non gli permetteva di prendere interesse o esprimere riverenza per gli uomini, ma gli consentiva libertà di curiosità e di passione per le idee. L'idea di Spagna non gli diceva nulla, anche se incarnata dal prolisso mento di Filippo III; l' idea d' Italia lo conquistava, anche se le sue simpatie per il Papa, i Principi e le Repubbliche della Penisola erano scarse. Credendo in Carlo Emanuele I di Savoia, volle illudersi che l'ardimento personale e l'attività vorticosa del Principe compiessero il miracolo, ma poi vide Madrid e Valladolid, che egli aveva simboleggiate come due lerce metropoli, avere ragione e vittoria di ogni slancio italiano, e trovare anzi in Italia fraterni, docili appoggi.

Torino è inabitabile all'ospite compromettente, Roma troppo complicata di silenzi ipocriti e di cortigiani discorsi; ed ecco vedi confinato il cantor della Secchia fra le rose del suo giardinetto, le insalate dell'orto e, in più ampio respiro, le capanne dell'Agro, in attesa di starne o di palombe, fino a che l'inestinguibile sorriso di Modena lo richiami per sempre ad assettare le sue vecchie ossa

Vittorio Amedeo I sentiva nelle carni il mor
delle armi spagnole, ma ne spegneva la baldan

fra le quattro mura umide e ombrose de
città natale.

Non mi hanno voluto da uomo serio, d
cittadino tutto preso in sogni di patria nuo
va e di gloria italiana, mi ammirino allor
— e mi temano — come schernitore delle fal
se virtù, e anche, talora, delle vere. Così avr
pensato il vecchio Tassoni scrivendo gli ine
diti sonetti pubblicati poi nel 1908, dedicat
al « lasanum » dell'abate di S. Pietro e al
Conte di Culagna. Il polemistico incontro con
un tale vicario di Santa Margherita e le ba
stonature somministrate all' avversario per
mezzo di due sacripanti — se questa è storia
vera — chiudono, insieme al nono, spregiu
dicato, irriverente e insolente testamento, la
vita del triste e sollazzevole poeta.

Romantico? Opposto al proprio tempo?
Solitario? Di tutto un po', ma a modo suo
e a modo modenese, con un certo sorriso di
chi ha pochi « Credo » nella sua bisaccia, ma
vuol mostrarne ancor meno.

La « Secchia Rapita » rimane sola, a guar-
dia degli enigmatici sentimenti del modenese
Alessandro, quale modello, completo ed unico,
per tutte le epoche, della canzone effusa do-
po che gli ideali se ne sono andati e i lumi
sono spenti.

Svestire gli uomini nel Seicento, quando i
collarini crescevano, i braconi si gonfiavano,
le piume del cappellone lussureggiavano, ave-
va il sapore di frutto proibito. Fra i vari
sarcastici stemmi che il Tassoni amava non
pensò di scegliere quel simpatico animale che
in Schubert è diventato poesia: la trota, che
sale a guizzi contro la corrente e va a depor-
re le sue uova sui balconi più alti. Eppure,
quanto rimase anch'egli impietrito nel suo
tempo! La storia della scienza ha molto mi-
nor numero di cultori che la storia delle let-
tere o della filosofia; forse perchè nelle scien-
ze quasi tutto muore quando il nuovo sor-
ge, ma in lettere e filosofia le pagine belle
rimangono.

Ottima guida del mondo pregalileiano sa-
rebbe il Tassoni, che ha nei suoi « Pensieri »
pensato così acutamente di cosmografia e di
fisica, di mineralogia, botanica e zoologia. La

*Carlo Emanuele I incrociava il ferro con Fi-
lippo III...*

Modena - La statua del Tassoni, dello scultore A. Cavazza, ai piedi della Ghirlandina.

scienza positiva, sperimentale o no, induttiva o deduttiva, non era affar suo; la sua filosofia non andava oltre Cicerone, Seneca e Plutarco.

Di Aristotile gli bastava qualche bel detto o qualche affermazione, sulla quale giostrare da antiaristotelico. Da letterato pose tutto il suo ingegno, ben grande, nello scrutare l'universo, o, per meglio dire, le opinioni degli altri sull'universo; e i Pensieri non sono, in fondo, diversi dalle Considerazioni sul Petrarca, sebbene di respiro assai più largo.

Il manoscritto della « Secchia Rapita ».

I volti del Tassoni: di-singannato, prepara un «Quesito», che sarà il suo più acerbo.

La Fossalta è luogo di caseifici e di merende. Pare che tra i festoni delle viti, la terra impingui dei suoi aliti il cielo.

Un pittore — ma eccellente — può renderne la pacata bonaria solennità, ove la battaglia di Re Enzo si trasforma in farsa gioconda e grottesca, lubrica di sangue falso uscito da carratelli di vino. Ma la fotografia tradirebbe ogni buona volontà e ogni aspettazione. Due ripe alte a V come la sezione di un imbuto, un'acqua stentata o lutulenta, mai limpida e cheta, pioppi senza pregio, nebbie d'inverno e ronzar di tafani l'estate; ma autunni e primavere tali da farne cavare il cuore dal petto per offrirlo in dono al Genio del luogo, che accomoda una veste così bella alle glebe del Tiepido. Questo lento fiume, torrente, ruscello, pozzanghera, lastrone d'argilla, secondo il variare delle stagioni, va a servir d'acque il Panaro, che è tortuoso come un congiurato e vedovo e malinconico da quando ha perduto l'isoletta incantata che le aveva regalato il Tassoni per farne il teatro di Titta Romaneschetto e del Conte di Culagna e di Bismozza figlio di Flegetonte.

L'insegna dell'csteria del Montone (ricetto degli Dei) è volata al cielo come quella dell'osteria «Mermaid» in Keats; la vecchia osteria della Fossalta ha perduto i vecchi alari, le vecchie tavole, il vecchio androne, tutta la vecchia chioma dei suoi ricordi, ma non si è ancora vestita di zendado moderno.

Tassoni vi ha convitato, una volta per sempre, in cotte da medioevo, il suo buon Monsignor Querenghi che gli scriveva «Concinis, imminis socco ridente cothurnis», il suo Potta di Modena, Potta per sempre e senza cognome, il suo Conte di Culagna, demone sorto dal cadavere del Brusantini, il suo Titta Romaneschetto, il suo buon Sassi, che fu Lelio per lui se pure egli non fu Scipione, il Barisoni, padrino al fonte battesimale della Secchia, i Bacchettoni e i loro mortali nemici Triganieri, Renoppia Rangoni, la donna che il Poeta amava, l'unica (fosse viva nel mondo o nella sua fantasia) e molti e molte altre; gli Dei al primo piano, dove stanno certe finestrette da asilo di cocchieri, e Scalandrone-Marte a guardia del fosso, dei beventi e del sonno.

Il cieco Scarpinello, che non la cede nè a Femio nè a Demodoco, canterà i suoi scherzi alla luna per dilettare i convenuti quando

I volti del Tassoni: ...non fidarsi delle Corti nè delle anticamere.

gli vogliano porgere orecchio, dalla finestra e dal portico.

L'animo, che si ritira spaventato davanti ai muraglioni di roccia, alle grandi lingue di ghiaccio, alle nevi fulgenti, e nulla apprende da quelle paci supreme dell'Alpe che hanno l'etereo della morte e non le colate di vita, conversa invece con le pianure e le colline. La natura dell'uomo non è di titano, ma di fanciullo viziato.

Una graziosa facciata in cotto ha la chiesa di S. Pietro, abbazia benedettina che vanta il più bel chiostro di Modena, di quel raro quattrocentesco che la mano — parca in Modena — degli Estensi lasciò cadere dal ricco grembo di Ferrara. Presso un altare, una piccola lapide: ALEXANDRO TASSONI - OSSA - DE AVITO SEPULCRO - HUC TRANSLATA - DIE XIV SEPTEMBRIS AN. MDCCCLXVI - AUGUSTO MONUMENTO CONSULAT PATRIA.

V'è anche sepolto un enigma.

Nella vecchia Ghirlandina, dove è più angusta, più triste e ferrea, pende la secchia famosa, guardata a vista da un falso medioevo di inferriate. Il vecchio mastellino sarebbe forse altrettanto vivo nella memoria se il Tassoni non lo avesse cantato? Si, forse, perchè la stranezza di questo trofeo vince i secoli, e perchè non contano i cerotti di Saturno, dio del tempo, per le malattie di campanile.

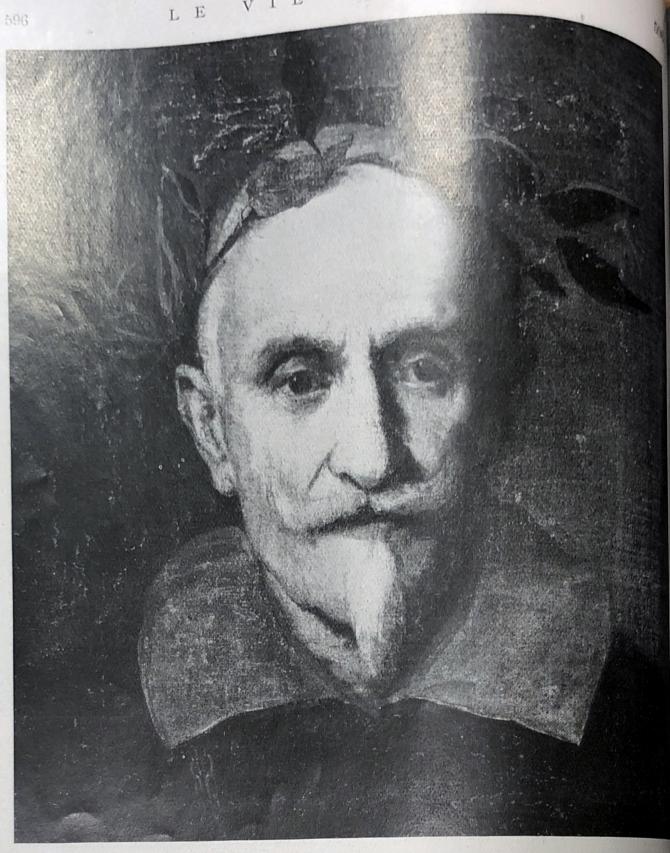
Ma andiamo in cima alla bellissima torre, una delle più belle di cui l'Italia si vanti. Da questi balaustri si respira meno Secchia e più Italia, più Tassoni e più Filippiche. Questa non è un palo capovolto, ma una stele che Dio ha posto in onore di Modena.

Guardare lontano col pensiero, come guardava Tassoni quando Carlo Emanuele I incrociava il ferro con Filippo III e Vittorio Amedeo I sentiva nelle carni il morso delle armi spagnole, ma ne spegneva la baldanza; guardare in alto come quel beffardo volto, che gli ha dato graziosamente il Cavazza scolpendolo in marmo « dopo due secoli », cioè appena si potè in Italia consacrare l'unità compiuta!

Di qua si vedono Bolognesi, ma la pace è fatta; di là si vedon Reggiani ai quali

> ... d'architettura quadra
> Con ordine reggiano il capo fece,

ma le quadre teste han fatto pace coi « nocioni ».

La festa è finita. Il terzo centenario tassoniano ha calato il sipario con la soddisfazione che lascia una commedia del Goldoni, savia, onesta, vivace, sentita. Per tre mesi il manoscritto amabile della « Secchia rapita » si è

I volti del Tassoni: ... solenne e placido, coronato, pare uscito dalle solitudini romane.

fatto amare da tutta Italia con quella affascinante sua calligrafia, vaso degno del prelibato liquore di dentro. I volti del Tassoni tornano per diverse strade ai luoghi donde vennero. Col fico in mano avverte di non fidarsi delle Corti, nè delle anticamere (« Aula dedit »). Con lo stesso fico siede dottoralmente, [illegible] Bisquadro, e guarda serio [illegible] un po' strabico. Senza fico, volto [illegible], disingannato, prepara un « Quesito » che sarà il suo più acerbo.

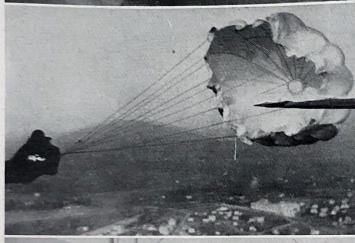
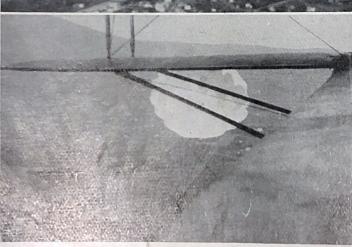
Un quarto ritratto, solenne e placido, coronato, pare uscito dalle solitudini romane d[illegible] ve i secentisti pigliavano del professore, e [illegible] romantici ottocento pigliavano del poeta.

La fresca sua ottava è redolente e razzen[illegible] come il lambrusco che matura, e come ques[illegible] durerà, rinnovandosi non ad ogni centenari[illegible] ma ad ogni anno.

FAUSTO BIANC[illegible]

IL SALVATAGGIO AEREO

Il paracadute ha, ufficialmente, una storia di mille anni e più. Ma l'idea del salvataggio aereo non è nata accanto all'idea del volo, che pur sin nei più lontani tempi inebriava il mondo. L' origine è più modesta: pare fossero certi acrobati cinesi ad usare, verso il Mille, una specie di ombrello per rendere meno brusche le eventuali cadute (anche oggi i funamboli tengono in mano un ombrellino, e quindi sfruttano la resistenza dell'aria, per equilibrare i loro esercizi). Il principio del paracadute c'è, dunque, nell'accorgimento di quei funamboli di quasi mille anni fa, ma affermare che siano precursori del provvidenziale congegno ci sembra cosa piuttosto ardita.

La ricerca dei precursori, in ogni campo della storia e dell'attività umana, si risolve spesso in una specie di ostinazione esasperata: non ci si chiede, prima, se il precursore c'è, ma ci si impone addirittura di trovarlo, e, naturalmente, si cade in balia del mito o del simbolo, che è quanto dire della fantasia. In aviazione, poi, questa specie di corsa alle origini ha assunto aspetti mirabolanti: più scendi nel profondo della storia e della lontananza, e più trovi... aviatori. Non bastava il mito di Icaro: si è tentato di darci per precursori dell'aviazione persino Budda, Maometto, Platone, ed altri infiniti fra filosofi, poeti, santi e san-

Il lancio dall'ala, nelle sue quattro fasi principali: Il paracadutista fa scattare una molla d'apertura mentre è ancora attaccato all'ala e aspetta di esserne strappato.

toni. Di questo passo ci potrebbero mettere anche la strega della favola a cavalcioni della scopa volante, il « gatto dagli stivali » e Papà Natale, che sorvola il mondo ammantato di neve nella notte della Redenzione.

Ma l'aviazione è una realtà, non una chimera. È una grande scienza e una nobile arte: e come tutte le grandi cose di questo mondo vale più nella sua applicazione pratica che nella fantasia. Il suo stesso contenuto lirico, la sua stessa mistica, sono saldamente legati alla sua realtà. Un grande aviatore nostro, Italo Balbo, insegnava ai suoi soldati che la gloria di Baracca è tanto « più mitica » dello stesso mito di Icaro. C'è qui tutta una morale, che dovrebbe essere mandata a memoria dagli spulciatori della storia e della fantasia.

Saltiamo quindi, senza rammarico e senza preoccupazione, nella storia del paracadute, i Cinesi e i loro sgargianti ombrelloni.

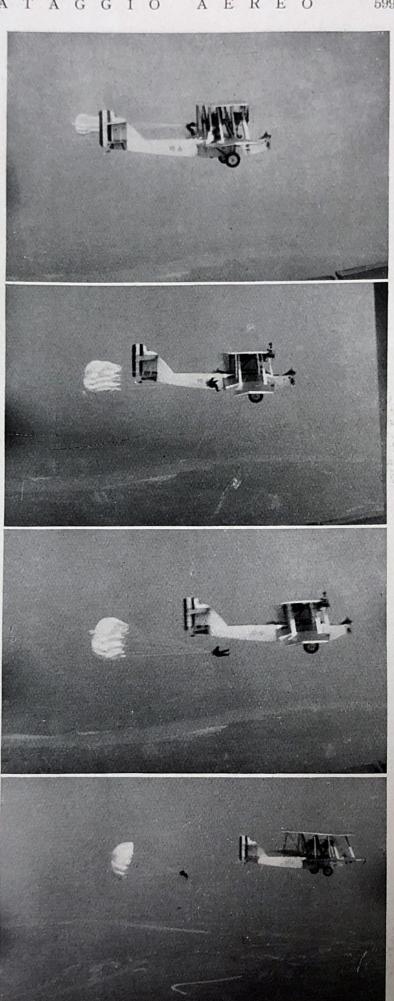
Il vero precursore del salvataggio aerco è un italiano: un *aviatore*, il solo che possa chiamarsi tale prima dell'ascensione di Pilatre de Rozier nel 1783 e del volo di Orville e Wilbur Wright nel 1903: Leonardo da Vinci. La realizzazione del paracadute non fu neppure da lui effettivamente raggiunta, ma il principio scientifico e tecnico lo abbiamo perfetto nel Codice Atlantico: « *Se un uomo ha un padiglione di panno intasato (cioè coi fori ostruiti per vernice o per colla), che sia 12 braccia per faccia e alto 12, potrà gettarsi da ogni grande altezza senza farsi alcun male* ».

Passa un secolo e mezzo, all'incirca, ed ecco altri due italiani oscuri e modesti, oggi dimenticati

Velivolo e paracadute Mentre l'apparecchio prosegue la sua corsa nell'azzurro, il paracadutista, che se n'è appena distaccato, inizia la sua discesa appeso all'ombrello.

da molti (e particolarmente dai compilatori di quella voluminosa « Storia dell'Aviazione » di recente édita in Francia a cura della « Illustration »), Sebastiano Fausti di Venezia e Paolo Guidotti, lucchese, che studiano il paracadute ed attuano i primi salvataggi aerei, lanciando montoni, cani e tacchini, dall'alto di torri e persino di montagne.

Finalmente, nel 1797, ecco, in Francia, il primo lancio dall'alto di un uomo appeso ad un ordigno, che — *grosso modo* — può dirsi un vero e proprio paracadute. Ed è singolare che, dopo tanta e così faticosa « incubazione », il tipo del « paracadutista » nasca con sì ampia dovizia: infatti, non si tratta più di una persona, ma di una intera famiglia: i Garnerin.

Giacomo Garnerin fu il primo uomo al mondo a lanciarsi dall'alto di un pallone in volo, appeso ad un paracadute. Un primo tentativo, paurosamente fallito, di cui però non si hanno ampi particolari, non scoraggiò il pioniere: da 3650 metri, riportano le cronache, il 17 ottobre 1797, in una seconda prova, l'audace si lanciò a picco, con il suo sacco appeso alla schiena, sopra una enorme folla che stipava il parco Monceau di Parigi. L'ordigno si aprì soltanto a poche centinaia di metri da terra, quando già la folla, urlando terrorizzata, aveva chiuso gli occhi per il raccapriccio; ma infine Giacomo Garnerin prese terra sano e salvo. Gli esperimenti si ripeterono frequentissimi in quegli anni, sempre con enorme concorso di pubblico. A Giacomo facevano corona, nella difficile arte, il fratello Giovanni, la moglie Anna e persino la figlia Elisa, vivace giovinetta di sedici anni.

Anche in Italia i Garnerin ebbero fama vastissima. Ad una manifestazione, rimasta celebre nelle cronache mondane dell'epoca, assistettero pure Vittorio Emanuele II, allora fanciullo, e il fratello Duca Ferdinando di Genova. L'affascinante Elisa ebbe doni, onori ed elogi dalle più note personalità di quei tempi.

Agli albori dell'Ottocento, il lancio con paracadute era uno « spettacolo » abbastanza frequente, nonostante che con l'andar degli anni il « paracadutista » in genere divenisse sempre più oggetto di critiche e fonte di denigranti leggende. Sono le stranezze della storia!

Anche il progresso tecnico del paracadute ferma presto il suo corso. Nel 1889 un certo capitano Baldwin aveva costruito un apparecchio di lancio abbastanza perfezionato e simile a quelli in uso attualmente. Eseguì lanci ed ebbe anche successi, ma sempre più blandi, finchè, pian piano, passò nel dimenticatoio. Si può senz'altro, da allora, saltare al nostro secolo, senza trovare nelle cronache gran che di notevole. Finalmente, nel 1900, con l'invenzione dell' aeroplano, il paracadute diviene « aviatorio ». Ha poi una sosta negli anni di guerra, in cui pare si voglia ritornare al « più leggero ».

Ma il valore del paracadute come elemento aviatorio non tarda a riprendere il suo posto nella mente dei Capi delle aviazioni di tutto il mondo, tanto che oggi non vi è Paese, fra quelli dove la civiltà aeronautica ha raggiunto una notevole organizzazione, in cui l'uso non ne sia obbligatorio.

Il primo che si lanciasse con paracadute da un aeroplano in volo, fu l'aviatore americano Berry, che nel marzo 1912 compiè con successo l'esperimento. Nello stesso anno, a Parigi, invece, un tal Reichelt, gettatosi dalla torre Eiffel con un apparecchio da lui stesso costruito, si sfracellava al suolo. Ma un giovane pilota, anch'egli parigino, ancora ignoto ma destinato a sicura fama, Pégoud, non si lasciò intimorire dal tragico precedente, e pochi mesi dopo, sul campo di Buc, abbandonava per esperimento il suo Blériot in volo e si gettava nel vuoto appeso al paracadute.

Con il diffondersi dello « spettacolo aereo » ricomincia anche il *numero* del lancio col paracadute. La prima donna a gettarsi da un aeroplano fu una belga, la bellissima signora De Castella, che lasciò la vita in un tragico incidente, durante una manifestazione aerea, a Bruxelles.

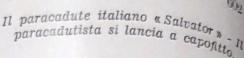
La scienza del paracadute trovava intanto sempre nuovi adepti. La tecnica costruttiva degli apparecchi di salvataggio aereo progrediva e si perfezionava. Ma la guerra, come abbiamo detto, doveva troncare di nuovo il progresso in questo campo. Pare strano, ed è triste il constatarlo, come gli aviatori di guerra

Il suggestivo lancio di un paracad

ielo nuvoloso: lo stesso Icaro non potrebbe essere rappresentato in uno sfondo più mitico.

non fossero mai muniti di paracadute. Quante vite umane sarebbero state salvate dal 1914 al 1918! Eppure, fra le tante incomprensioni e diffidenze che osteggiarono l'aviazione in quegli anni di gloria, anche il paracadute ebbe la sua parte. Soltanto — e non sempre — gli osservatori a bordo dei palloni « drago » (oggi totalmente aboliti dal nostro armamento) ebbero a disposizione il paracadute. Ma molto spesso, data la poca altezza a cui si trovavano i palloni « drago » e la rapidità degli assalti a cui erano soggetti, i disgraziati osservatori arrivavano a terra a sfracellarsi le ossa con l'apparecchio di salvataggio ancor chiuso.

Oggi il paracadute, se ancora qualche volta costituisce « numero » di manifestazioni spettacolari, è usato soprattutto dagli avia-

Il paracadute italiano « Salvator » - Il paracadutista si lancia a capofitto.

tori militari e civili come mezzo che completa la sicurezza del volo. Il prodigioso progresso della scienza aeronautica ha ridotto il numero degli incidenti di volo al minimo. È, infatti, raro il caso in cui un pilota sia costretto ad usare il paracadute. Ma ciò non diminuisce il valore del prezioso ordigno: sono ancora prevedibili, per chi vola, molti casi in cui il lancio col paracadute è il solo mezzo di salvezza. Ciò dicesi per l'aviazione militare e, particolarmente, per quella acrobatica, ove il volo è eseguito con qualsiasi tempo, in formazioni serrate e con evoluzioni che mettono a dura prova la solidità del materiale e facilitano l'imprevisto. Non così per l'aviazione commerciale, o di linea, ove, infatti, il paracadute non è affatto usato, perchè qui il volo ha aspetti di maggiore comodità, prudenza e protezione. (È notorio oramai che l'infortunio aereo nelle linee civili è una rarissima eccezione).

L'aviatore, in genere, si è abituato a portare il paracadute. Lo stesso sistema, del resto, con cui gli viene applicato, facilita l'abitudine. Infatti, normalmente, il paracadute forma un tutto con la spalliera del sedile del pilota.

I salvataggi registrati fra gli aviatori di tutto il mondo, in condizioni in cui non sarebbe rimasta altra via di salvezza, sono numerosissimi. I casi in cui il paracadute non si sia — come si dice — *aperto*, non esistono più, per lo meno se il lancio avviene da altezza conveniente (circa cento metri). Dato il modo con cui funzionano i paracadute moderni, e cioè a comando automatico, oltre che volontario, si conoscono anche dei casi in cui il « naufrago dell'aria » è stato salvato dal paracadute senza neppure che abbia avuto il tempo e la presenza di spirito di gettarsi dall'aeroplano e di manovrare la leva di comando. L'incidente stesso lo ha gettato fuori dall'apparecchio che precipitava, e il paracadute si è aperto automaticamente.

Molti, infine, sono i piloti celebri che devono la loro vita all'uso del paracadute: primo fra tutti Lindberg, che per ben due volte fu costretto ad affidarsi all'ombrellone salvatore.

La tecnica del lancio ha subìto un progresso che in taluni casi ha del fantastico: i pa-

L'osservatore d'un «drago» si lancia nel vuoto servendosi del paracadute.

racadutisti si sono lanciati da oltre ottomila metri, altri hanno atteso per esperimento, di cadere per alcune migliaia di metri prima di azionare il comando d'apertura, mentre intanto fotografavano il paesaggio. Persino una donna, recentemente, ha esperimentato un lancio da oltre cinquemila metri.

Contrariamente ad alcune teorie medico-fisiche precedenti all'uso del paracadute, che in questo campo ha coadiuvato la ricerca scientifica, il lancio, anche da altezze notevoli, non nuoce affatto al fisico dell'uomo sano. La caduta vera e propria, prima cioè che l'ombrello si sia aperto, è brevissima; dopo l'apertura, la discesa si fa subito assai dolce, mentre la posizione del corpo assume un aspetto comodissimo. Come emozione, il lancio volontario a titolo di esperimento pare sia addirittura affascinante. Chi l'ha provato — e si tratta quasi sempre di aviatori — racconta di non avere mai sperimentato prima una più suggestiva impressione di volo.

Esistono naturalmente scuole per paracadutisti con rilascio di regolare patente per chi si dedichi a questo ramo e si specializzi. Non è necessario essere

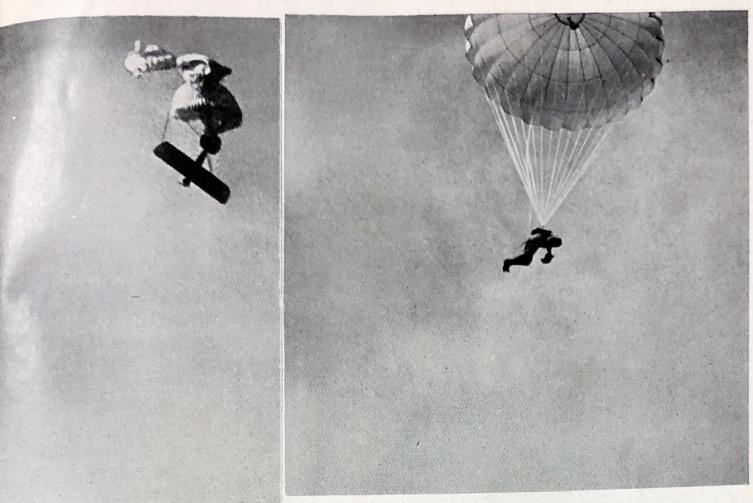
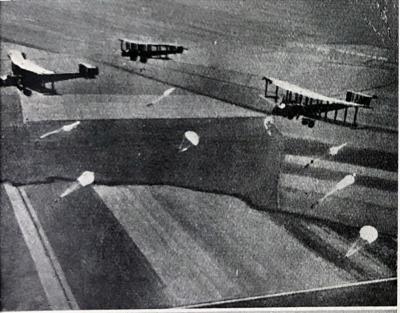
Una rara fotografia di guerra: dal «drago» incendiato l'osservatore si salva col paracadute.

Modelli di paracadute collettivi, per l'intiero velivolo o per la sola cabina passeggeri.

piloti per conseguirla, ma soltanto occorre subire una particolare visita medica ed avere l'approvazione delle autorità aeronautiche.

Dal lato costruttivo, la tecnica ha raggiunto la perfezione assoluta. Moltissimi sono i tipi di paracadute in commercio, ma uno dei migliori è quello usato dalla nostra aviazione militare: italiano per concezione e per fabbricazione. Benemeriti di questa nostra geniale supremazia, che ha avuto ampi riconoscimenti anche all' estero, sono il colonnello Avorio, pioniere nelle costruzioni per il salvataggio aereo, ed il maggiore Freri, uno degli uomini che hanno eseguito più lanci dal cielo, in tutto il mondo.

L'idea base che ispira la costruzione del paracadute e le leggi fisiche che la regolano — al punto in cui si trova la scienza — sono relativamente facili. Ma non ugualmente lo è la tecnica dei perfezionamenti e dei particolari che fanno parte del paracadute stesso: valvole, qualità della stoffa, forma della calotta, attacco delle corde, congegno d'apertura, ecc.

In tema di resistenza dell'aria, e perciò di paracadute, la scienza teorica è quanto mai ricca di elementi, ma è ugualmente povera di efficacia se

In alto, a sinistra: Il salvataggio di un velivolo con paracadute collettivo - In alto, a destra: Una tranquilla discesa - Al centro: Una suggestiva esibizione di paracadutisti - In basso: Giunto a terra, il paracadutista deve sganciarsi prontamente per non restare in balìa del vento.

non è continuamente avvalorata dall' esperienza pratica. L' ardimento, quindi, dei pionieri e, spesso, il più alto senso del sacrificio personale (tutti ricordano l'eroico esperimento del Generale Guidoni, che gli costò la vita) hanno tracciato la via di progresso, attraverso la quale il salvataggio aereo è giunto alla perfezione attuale. Ma la strada non è terminata. Nuovi sistemi sono allo studio, fra cui, importantissimo, quello che dovrebbe permettere l'applicazione del paracadute all'apparecchio stesso, oltre che ai piloti.

È una strada magnifica, la strada del genio e dell'ardimento. Percorrerla con tenacia e con fede sarà compito dei nostri tecnici e dei nostri aviatori, sempre alla testa di ogni battaglia, per il progresso della scienza.

FEDERIGO VALLI

Turismo ciclistico intellettuale a Bologna

La vecchia bandiera della Sezione bolognese del T. C. I. adorna di medaglie e distintivi.

La Mostra Nazionale dello Sport, che ha luogo in Milano, al Palazzo dell'Arte, ha suscitato una folla di rievocazioni gustose e interessanti. Molto si è detto anche del ciclismo; meno invece delle prime vicende del turismo ciclistico petroniano, che ha una fisonomia tutta propria, ed è così legato alla vita intellettuale dell'*Alma mater*. Oreste Trebbi, arguto evocatore della vecchia Bologna, ne tratta da par suo in questo articolo, che riuscirà indubbiamente gradito ai nostri lettori.

Oltre cinquant'anni di sogni, di speranze, di idealità incitatrici, di tentativi audaci e di realizzazioni vittoriose, sono oggi luce e sostanza della storia del ciclismo bolognese e sono pure viva ragione di orgoglio e di conforto per chi visse in quel periodo di tempo operando con tutto lo slancio generoso della gioventù.

Ed ecco, in un'epoca che pare più lontana del vero, la visione della Piazza Otto Agosto percorsa e ripercorsa da quei primitivi bicicli e tricicli di legno con le ruote cerchiate di ferro, sui quali faticavano molti dei giovani della più eletta società cittadina, esponendosi ai facili sarcasmi dei popolani e dei monelli.

Ed ecco, più tardi, l'apparizione dei perfezionati bicicli e tricicli con le gomme intorno alle leggere ruote di ferro, giunti in buon punto a rinfocolare la passione per quel nuovo genere di sport e ad aprire l'adito alle agognate possibilità di più libera espansione.

Ed ecco, nel 1886, la fondazione del Veloce Club di Bologna, conseguenza diretta della prima organizzazione delle corse ciclistiche, che furono poi per oltre dieci anni valido strumento di propaganda sportiva e vaglio sicuro delle facoltà e del valore degli uomini (1).

Ma la voga delle corse ciclistiche cominciò pian piano ad affievolirsi, mentre i perfezionamenti delle macchine e la sempre maggiore preponderanza della bicicletta in confronto del biciclo, influirono sull'orientamento degli sportivi, i quali, come è noto, si volsero alle escursioni con decisa simpatia.

Nacque così il turismo ciclistico, che anche in Bologna, ebbe i suoi fasti e le sue glorie per la intelligente e fattiva cooperazione di un gruppo di valentuomini, Consoli o semplici Soci del Touring, per il valido appoggio di questa benemerita Associazione e per l'aureola di intellettualità che le venne dalla presenza nelle sue file di eminenti personalità letterarie quali Olindo Guerrini e Vittorio Puntoni.

Anche Alfredo Oriani fu spesso considerato come uno degli esponenti intellettuali del turismo ciclistico bolognese, ma in verità il grande scrittore non appartenne mai alle regolari organizzazioni della nostra città. Egli

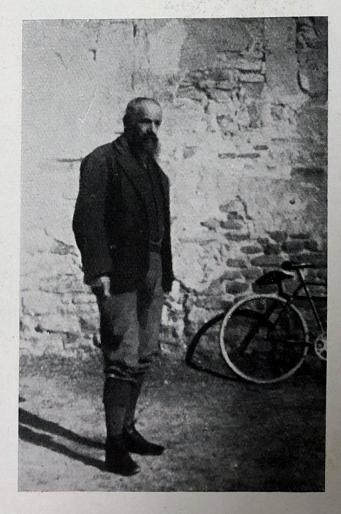
---

(1) L'avv. Giuseppe Panzini, allora studente nella Università bolognese, fu il promotore delle prime corse ciclistiche e il fondatore del Veloce Club.

Diploma di Alfredo Oriani, socio onorario del « Routier Autonomo Italiano ».

fu invece un illustre collega ed un gradito ospite che la vecchia Bologna, nella sua parte migliore, cordialmente accolse allorchè moveva i primi passi nel campo letterario e che seguì poi con simpatia durante il lungo calvario della sua vita d'artista e di pensatore.

Appassionato ciclista e forse uno dei primi che compresero non solo il valore ideale, ma anche l' utilità pratica della bicicletta, egli compiva normalmente su di essa il tragitto di andata e ritorno fra Casola Valsenio e la città delle torri, e allorchè appariva per le nostre strade, in perfetta tenuta sportiva, era segnato a dito dai passanti, i quali, ancora schiavi dei pregiudizi provinciali, dapprima lo credettero un eccentrico che volesse attirare su di sè l'attenzione, ma poi, saputo chi egli era, modificarono via via il loro atteggiamento.

Bisogna tenere presente però, che in quei tempi la maggioranza del pubblico non si era ancora completamente assuefatta alla novità del ciclismo, e le biciclette e coloro che le montavano erano spesso oggetto di frizzi morda-

Alfredo Oriani e la sua inseparabile bicicletta.

Cartoline inviate da Olindo Guerrini durante i suoi viaggi ciclistici.

ci o di sorda avversione. Un poeta dialettale, interprete di questo stato d'animo, scriveva allora:

Appènna ch'on sa stàr in bizicletta,
Al pár dvintá al padròn dal mònd intir,
Al corr in longh e in largh cm'è una sajètta
E l'arbalta la zèint sènza pensir. (1)

E, dopo avere affermato che il ciclista non suonava a tempo, che se investiva una persona fuggiva precipitosamente, e che di sera non teneva mai il lume acceso, sicchè era un miracolo salvare la pelle, concludeva:

Tra totti el noi e i mál ch' dà l'esistèinza,
A j'è anch st'invenziòn, piz di pareint,
Di dèbit, dal colera e dl'influèinza. (1)

Non si poteva essere più esagerati di così, ma quel modesto vernacolista evidentemente vedeva solo il lato meno bello del ciclismo, e in ciò s' incontrava, purtroppo, col maggior poeta d'Italia, con Giosuè Carducci, il quale, vecchio e malato e forse impaurito dalle disordinate evoluzioni o dalle corse precipitose di qualche avventato ragazzaccio, lanciava contro i ciclisti, nell'impeto del suo sdegno, l'epiteto di *arrotini impazziti*.

Tutto ciò non impediva, naturalmente, che la bicicletta allargasse sempre più il suo dominio e trovasse chi, considerandola al disopra delle banali contingenze quotidiane, ne

(1) Non appena uno sa stare in bicicletta — sembra diventato il padrone del mondo intero — corre in lungo e in largo come un fulmine — e getta a terra la gente senza alcun pensiero.

(1) Fra le tante noie ed i mali dell'esistenza — vi è anche questa invenzione, peggiore dei parenti — dei debiti, del colera e dell'influenza.

Frontespizio dell'Annuario della Sezione Bolognese del T. C. C. I. (1898).

TOURING CLUB
CICLISTICO ITALIANO

Provincia di Bologna

ANNUARIO DI SEZIONE
1898

Nella filiale di Bologna, Portanova 2, Esposizione di Velocipedi
ORIO & MARCHAND
Modelli 1898 - SOLIDI - SCORREVOLI - ELEGANTI - Modelli 1898
Garantiti in modo assoluto - Pagamenti rateali - Officina riparazioni del T. C. C. I.
BOLOGNA - SOC. TIP. COOP. TIP. AZZOGUIDI

Un banchetto offerto dal Touring ad Olindo Guerrini nel 1915.

esaltasse le virtù presenti e le possibilità future. Scriveva Alfredo Oriani, nel suo volume *La bicicletta* (1902):

« Il nostro orgoglio più vittorioso sarebbe di poter rapidamente trasportarci di paese in paese, liberi e leggeri, superando solamente con le nostre forze ogni distanza e ogni ostacolo. Partire alla ventura, attendere dal capriccio l'ispirazione, essere più rapidi di un cavallo senza sentirci mai stanchi, arrestarci dappertutto, su qualunque strada, e, giunti, non sentire alcuna preoccupazione del viaggio compiuto e del come ricominciarlo: ecco il sogno.

« La bicicletta è così ».

Per essa dunque il turismo ciclistico s'avvantaggiò enormemente e col volgere degli anni attrasse a sè innumerevoli falangi di pedalatori, i quali, non assillati dalle necessità delle gare, cominciarono a percorrere in lungo e in largo il nostro paese per cercarne, conoscerne ed ammirarne le meravigliose bellezze naturali ed artistiche.

Così le gite ed i convegni si moltiplicarono ogni giorno più, sempre contraddistinti da uno spontaneo senso di affratellamento e da una schietta e gioiosa spensieratezza.

Quanti ameni episodi, lungo la via, quanti tipi disparati e curiosi in quelle squadre, quanti incidenti improvvisi e quanti generosi salvataggi operati dagli uomini provvidenziali che non fecero mai difetto!

La mente ricorre alla caratteristica figura di quel bonario petroniano che è il Console dott. Giovanni Moreschi, tutto compreso della sua funzione di medico nelle singole spedi-

Olindo Guerrini ciclista infaticabile.

Caro Bertarelli

Scusi il ritardo. Sono stato assente. Dice il [illegible] che lo spazio è piccolo. Doti delle iscrizioni, del resto, sono la brevità e la chiarezza. Perciò, salvo il consiglio migliore, farei così: nel cartello davanti mettere

A FEDERICO JOHNSON
I CICLISTI ITALIANI
RICONOSCENTI

nel cartello posteriore farei mettere

L'OPERA DELL'ARTE
DICA E RICORDI
QUEL CHE DISSERO I CUORI

e nella striscia intrecciata alla ruota porrei la data.
Sicuro che non sarebbe difficile nè a me nè a nessuno sfoderare un po' di retorica rimbombante, ma mi pare da preferire la breve semplicità. Tuttavia me ne rimetto a Lei.

Le sono gratissimo dei sensi di simpatia che mi esprime, i quali sono sinceramente ricambiati. Deve esser la legge dei contrasti che ci accosta così: Ella modello d'utile ed instancabile operosità, io pigro lavoratore d'inutili panzane! Ma nessuna scienza al mondo scoprirà mai la legge che regola queste faccende: contentiamoci che ci sia e tiriamo avanti confidenti per la nostra strada.

Mi scusi di nuovo e mi creda

1° ott. 99.

Suo davvero
O. Guerrini

P. S. Invece di "Quel che dissero i cuori" sarebbe forse meglio "Quel che sentirono i cuori". Scelga Lei.

Un'interessante lettera di Olindo Guerrini a Luigi Vittorio Bertarelli.

Per fortuna si sapeva che questi ultimi erano toscani, e bastò il puro dialetto bolognese parlato dai ciclisti, a dissipare l'equivoco.

Ad accrescere importanza ai raduni, alle escursioni, ai congressi, contribuì per lungo tempo, con il suo desiderato intervento, il Capo Console Olindo Guerrini. L'autorità del suo nome era coefficiente di propaganda efficacissimo, e la sua vena satirica e la sua naturale giovialità ne rendevano assai gradita la conversazione.

In mezzo a quelle allegre baraonde, egli perdeva però il buon umore quando gli accadeva di dover parlare in pubblico. Non aveva qualità oratorie, e l'improvvisare qualche discorso era per lui un supplizio.

A questo proposito, scriveva nel 1902 alla moglie: « Sono costretto da doveri di cortesia ad andare a Ferrara, con quel divertimento che puoi credere nella prospettiva del discorso... Speriamo che domani piova ».

Una volta sola egli potè trarsi d'impaccio lietamente, e fu a San Giorgio di Piano ove, succedendo ad un Presidente di una società sportiva che aveva letto una lunga orazione, s'alzò in piedi e disse: « Mi dispiace, signori, di non aver preparato un bel discorso... da improvvisare ».

zioni, fervente organizzatore, poeta vernacolo degli allegri simposi e capace di trasformarsi in cuoco e persino in suonatore di banda, pur di togliere gli escursionisti da una situazione imbarazzante.

Di lui si racconta, fra l'altro, che avendo intrapreso, con tre amici, una gita in Garfagnana, dovette, allorchè giunse a Fivizzano, seguire, coi suoi compagni, i carabinieri che li condussero in caserma e li sottoposero ad un interrogatorio.

Che cosa era avvenuto? Era avvenuto che i carabinieri, avvertiti della presenza nei dintorni di quattro ladri d'arredi sacri, avevano scambiati gli innocenti gitanti coi fuggitivi.

È noto che il Guerrini divenne ciclista per amore paterno, ed è noto altresì che non mancando mai alle manifestazioni ciclistiche del Touring, prediligeva le gite in compagnia del suo figliolo e godeva a ritemprare il corpo e lo spirito al contatto balsamico dell'aria pura e del sole.

Durante quelle gite, egli inviava quotidianamente alla famiglia brevi parole di saluto e agli amici intimi piccole strofe ora sentimentali, ora facete. Eccone una da Firenze:

Il primo numero dell'organo ufficiale della Sezione Bolognese del T. C. C. I.

Conto Corrente con la Posta

il Touring

Organo ufficiale per la Sezione Bolognese del Touring Club Ciclistico Italiano

Anno I — 31 Marzo 1898 — N. 1

SOMMARIO

Presentazione - L'assemblea - Comunicazioni - A Firenze! - Il grande convegno nazionale di Torino - L'Annuario di Sezione - Rubrica dei soci.

PRESENTAZIONE

Speriamo che gli egregi nostri consoci bene accoglieranno questo modesto bollettino, il quale dovrà sostituire le poco eleganti circolari dell'anno scorso.

Desiderio nostro vivissimo è che la Sezione Bolognese, in tutta Italia considerata tanto importante, proceda sempre con vitalità simpatica, brillante e nello stesso tempo ordinata.

Ci abbisogna per questo l'appoggio di tutti i soci, l'appoggio cortese che, siamo certi, non ci verrà mai a mancare pel bene, pel progresso continuo della nostra associazione.

Sempre avanti.... Touring!

IL CONSOLATO

PUBBLICITÀ

Per ogni inserzione rivolgersi al Console Sig. BULDRINI - Fuori Porta Saragozza, Arco 64.

PREZZI MITISSIMI

Pubblicità economica a Centesimi **5** la parola (minimo Centesimi **50**) per la vendita o compera di biciclette ed oggetti ciclistici.

NELLA FILIALE DI BOLOGNA
Via Portanova 2
ESPOSIZIONE VELOCIPEDI

Orio & Marchand

MODELLI 1898

Solidi,
Scorrevoli,
Eleganti

Garantiti in modo assoluto

PAGAMENTI RATEALI

Officina riparazioni del T. C. C. I.

Firenze? un vero incanto
Di linee, di colori,
Di gentilezze gaie,
D'arte insomma. Soltanto
Nella città dei fiori
Son brutte le fioraie.

Poi, con tutt'altro tono, sotto l'impressione corroborante dell'aperta campagna:

Come maligno e come triste sono
Quando seggo a cercar frasi e parole!
Come mi sento invece allegro e buono
Tra i campi verdi nel tepor del sole!

E in un momento di malinconia:

Sotto la rota che vola
stridon le foglie cadute,
sotto la lieta parola
piangon le gioie perdute;
lungo il fangoso sentiero
fin la gramigna morì,
dentro l'afflitto pensiero
fin la speranza perì.

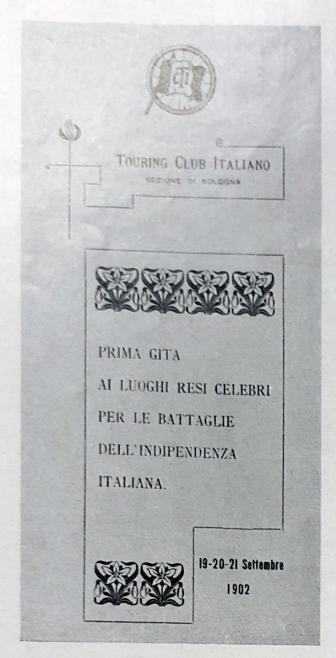
e infine, riprendendo l'abituale gaiezza:

Poichè la strada, l'ora e la stagione
Ispirano bontà profonda e schietta,
Compiango Marco Tullio Cicerone
Che non sapeva andare in bicicletta.

Per il turismo e per il ciclismo, poi, il Guerrini combattè sui giornali fortunate battaglie, sia a proposito della tassa sulle biciclette, sia contro la ciclofobia di certi municipi italiani, ma la sua indole canzonatrice si rivelò una volta di più nella discussione da lui sollevata con l'articolo: *Un sonetto in bicicletta.*

In quell'articolo egli descrisse la fatica mentale da lui sostenuta nel comporre un sonetto durante una passeggiata in bicicletta, e sulla questione del rapporto fra lavoro muscolare e pensiero interloquirono medici e letterati con osservazioni e deduzioni non prive di serietà e d'interesse. Ma, a discussione finita, il Guerrini credette onesto di fare una dichiarazione, confessando che il sonetto egli non l'aveva fatto in bicicletta, ma a tavolino. E la burla gli era pienamente riuscita.

Anche il Magnifico Rettore dell'Università di Bologna, prof. Vittorio Puntoni, fu un forte e fervente ciclista, e nel 1916 successe al Guerrini nella carica di Capo Console del Touring. L'esercizio fisico della bicicletta pareva ringiovanirlo, e durante le escursioni non disdegnava la compagnia degli studenti, coi quali s'intratteneva sempre con simpatica familiarità.

Nel 1902, per essere inscritto all'*Audax Italiano,* egli compì gagliardamente la marcia ufficiale di duecento chilometri e, rispondendo ad una lettera di rallegramento rivoltagli dal direttore della marcia, scriveva, a proposito di illustri denigratori del ciclismo: « Cosa strana! I più chiassosi proclamatori del ritorno all'antico, i più caldi fautori del classicismo, sono poi, all'atto pratico, la più assoluta negazione del principio fondamentale su cui si basa tutta quanta la vita greco-romana, cioè il giusto equilibrio tra le facoltà del corpo e quelle dello spirito, e non solo non riescono a capire quali godimenti intellettuali derivino da una sana educazione fisica, ma per poco non arricciano il naso se vedono alcuno della loro casta punto disposto a diventare un tardi-

Il programma della Gita ai Campi di Battaglie dell'Indipendenza, organizzata dalla Sezione Bolognese del T. C. C. I.

grado per poter incedere dignitoso, o ad essere sempre di cattivo umore per farsi credere serio.

« La bicicletta è là che li aspetta. Non si ricrederanno? ».

E poichè si parla degli intellettuali che onorarono il turismo ciclistico bolognese, fa d'uopo tener presente che nel 1895 l'allora diciassettenne Luigi Federzoni fondò con altri amici un vivace e studentesco « Circolo del Pedale » che di lì a poco ebbe, tra i primi, la carica di Console del Touring con Carlo Sandoni, Antonio Pezzoli e Filippo Buldrini.

Senza dubbio il Presidente del Senato ricorderà talvolta quel tempo felice con un senso di sottile nostalgia (1).

Ma se Bologna ebbe il vanto di dare al turismo una accolta di uomini preclari, accrebbe pure le proprie benemerenze donando al Touring, coi limpidi versi di Olindo Guerrini, il vibrante Inno sociale; con la dottrina del prof. Giuseppe Albini, il distico latino per le onoranze a Luigi Vittorio Bertarelli:

Per te cuncta rotis micat elabentibus ora
Et patet ipsa suis notior Italia (2)

e, per opera di un anonimo, il motto commemorativo dei centomila Soci raggiunti dalla Istituzione. Quel motto, scelto fra parecchi altri presentati anche da illustri scrittori italiani, suona così:

Il Touring Club Italiano
conta i suoi Centomila
nell'anno a te sacro
o Patria....
Avanti!
(anno 1911)

ed è grato oggi poter rivelare che l'autore anonimo, conservatosi tale per ventiquattro anni, altri non è che il nostro attuale Capo Console prof. Giovanni Pini, benemerito per molti rispetti della propaganda e dell'attività turistica locale e già presidente dei Volontari Ciclisti.

Tale organizzazione sorse come naturale conseguenza del Grande Convegno nazionale, pure promosso dalla stessa Sezione, e tenuto in Bologna nell'estate 1901, per esperimentare quali servizi potevano i ciclisti rendere alla Patria in gravi e particolari circostanze.

L'idea informativa di quel Convegno patriottico era chiara prova degli elevati intendimenti che, in quegli anni di fervore e di fede, guidavano il Consolato di Bologna nella esplicazione del suo programma, nel quale si inserivano via via anche manifestazioni di carattere intellettuale.

Fra queste meritano d'essere segnalate: la prima gita ai luoghi resi celebri dalle battaglie dell'Indipendenza italiana, effettuatasi nel settembre 1902 col concorso del Direttore generale del Touring e di altre personalità e che ebbe esito felicissimo anche per la efficace collaborazione del bolognese dott. Giulio Oppi,

(1) Altri benemeriti Consoli furono, in seguito, Cesare Negroni, Ettore Bettini, rag. Giacomo Rubini, Carlo Frati, dott. Umberto Sanguinetti, Paolino Gentili, Antonio D'Ormeo, Alfredo Malaguti.

(2) Per te, sulle fuggenti ruote, l'Italia risplende in ogni regione, e più conosciuta si manifesta ai suoi.

Attivo.

Aprile 19 — Passeggiata Bologna Bazzano — Lire 8 —
20 —
5 —
5 —
5 —
21 — Convegno Ciclistico — 633 50
Settembre 6 — Passeggiata Bologna Modena — 5 —
Sottoscrizione per la Bandiera — 115 —
Totale L. 794 50

Sottoscrizione per la bandiera

Totale L. 115

Passivo.

Aprile 19 — Passeggiata Bologna Bazzano — Lire 8 20
Maggio — Passeggiata Bologna Porretta — 4 40
12 —
6 20
Passeggiata di Beneficenza per le famiglie povere dei morti, prigionieri e feriti d'Africa
10 —
23 90
Convegno Ciclistico — 633 50
Settembre 6 — Passeggiata Modena — 2 —
Convegno di Sozzella
8 10
Circolari per le gite — 12 —
Spese postali per le gite di Conte ... Casale — 7 —
Spese per l'esposizione nella vetrina del Sig. ... — 3 80
Convegno di Vergato
Stampa e posta — 7 10
Bandiera della Sezione in seta con dicitura ricamata — 60 —
Premio all'esattore — 5 —
Passivo L. 805 20
Attivo 794 50
Disavanzo 10 70

Il Consolato

Il primo bilancio della Sezione Bolognese del T. C. I., che si chiude con un disavanzo di... Lire 10,70. Tra le firme si nota quella del Console Luigi Federzoni, attuale Presidente del Senato.

medico condotto a Sommacampagna, presso Custoza. Poi la visita, nel precedente anno 1901, ad Alfredo Oriani a Casola Valsenio, la gita alla Badia di Pomposa, ed il pellegrinaggio alla tomba di Giovanni Pascoli a Castelvecchio di Barga, compiuto nel maggio 1914.

Oltre a numerosi ciclisti, parteciparono a questa escursione anche i migliori studenti (scelti uno per classe) delle scuole medie e dell'Università bolognese e il Touring offerse loro il viaggio di andata e ritorno.

La squadra ciclistica era agli ordini del Console Antonio Pezzoli, una delle più tipiche figure del ciclismo bolognese, più volte vittorioso nelle gare del pedale, instancabile organizzatore, sagace realizzatore delle molteplici iniziative sociali e promotore egli stesso di notevoli manifestazioni.

Durante la visita alla casa di Giovanni Pascoli, avvenne una scena commovente. Entrando nello studio del Poeta, Olindo Guerrini abbracciò con effusione Maria Pascoli e tutti e due avevano gli occhi bagnati di lagrime.

I ciclisti di Bologna deposero, sulla tomba del grande Scomparso, una bellissima corona di ferro battuto, e il prof. Giuseppe Lipparini, che già portò, in diverse circostanze, alle riunioni turistiche, l'ausilio della sua dotta ed arguta parola, ottenne, con un ispirato discorso, la più schietta unanimità di consensi.

L'omaggio reso alla memoria del suo illustre fratello, tornò graditissimo al cuore di Mariù, la quale il 27 maggio così scrisse al Guerrini:

« Illustre Poeta, tanto caro al mio Giovannino che ne comprendeva l'intima bontà e profonda sapienza, grazie! Che devo dire io? Mi parve che in questo nostro soggiorno, così triste ora, domenica si sprigionasse un vivido raggio di poesia. Da lei, caro Poeta; da lei, anima grande e sensibile!

« Sono persuasa che il Touring, da lei presieduto, abbia dato un gran bell'esempio col fine così nobile della sua gita.

« Non so dirle altro se non grazie!

« Grazie per Lui che tace, e per me che vivo solo per Lui e con Lui.

« E grazie altresì a tutti i buoni e bravi gitanti che vennero con Lei.

« Si conservi sano e lieto per la sua eletta famiglia, per i tanti che l'amano e anche per la sua grata e devota

MARIA PASCOLI ».

Un'altra manifestazione di ammirativa gen-

Cartoline postali itinerarie pubblicate a cura della Sezione bolognese del T. C. C. I.

tilezza fu quella concordata fra il Console Carlo Sandoni e il Sindaco di Bologna Alberto Dallolio, per salutare Guglielmo Marconi allorchè tornò in patria dopo l'annuncio della sua meravigliosa scoperta.

Essendosi saputo che egli doveva recarsi alla sua Villa del Griffone in comune di Praduro e Sasso, vennero scaglionati lungo la strada duecento ciclisti, cosicchè durante il tragitto l'illustre scienziato fu accolto da continue acclamazioni e da un nutrito gettito di fiori.

Al Console Carlo Sandoni, anch'egli dei primissimi propagatori del turismo, è dovuta la « Prima Esposizione Italiana del materiale turistico », tenutasi nella rotonda del giardino della Montagnola e solennemente inaugurata da S. M. il Re nel 1904.

Incontrandosi per la prima volta con Olindo Guerrini, il Sovrano disse al Poeta: — Io l'avrei riconosciuto fra mille. — E quegli, parlando in dialetto romagnolo, rispose scherzosamente. — *A sfid me, i m'ha mess fen so int al scatel da sulfanen!* (1).

Sua Maestà rise di cuore.

(1) Sfido io, m'hanno messo fin sulle scatole dei fiammiferi!

La corona d'alloro deposta dai Soci bolognesi del Touring sulla tomba di Giovanni Pascoli a Castelvecchio di Barga, nel maggio 1914. - A destra gitanti bolognesi dinanzi alla chiesa di Barga.

La bandiera della Sezione bolognese del Touring Club, adorna di oltre cinquanta medaglie e distintivi, testimonia agevolmente dell'immenso lavoro compiuto. Gite, convegni, iniziative varie si sono susseguite in un lungo corso di anni con ammirevole continuità, sicchè, dati i limiti assegnati a questo articolo, non è possibile parlare di esse partitamente.

Per concludere, quindi, sia lecito aggiungere a quanto si è detto un doveroso accenno al Turismo scolastico, che ebbe vita per merito dei Consoli Antonio Pezzoli e dott. Giovanni Moreschi e che fu inaugurato nel 1921 con una gita alla Villa Aria a Marzabotto, ove si svolse la cerimonia di rito alla presenza delle autorità intervenute e con un discorso del prof. Rocco Murari. E sia lecito inoltre ricordare che nel 1899, dopo un importante raduno, ebbe luogo ai Giardini Margherita un grande banchetto, al quale intervenne un numero di persone superiore al previsto. Pare che la distribuzione delle vivande non soddisfacesse alcuni gruppi di convitati. Fatto sta che i ciclisti ferraresi deliberarono, in segno di protesta, l'ostruzionismo ad ogni manifestazione di eloquenza conviviale. Antonio Pezzoli riuscì però, con la sua autorità, ad ottenere una tregua nei riguardi di Olindo Guerrini, il quale lesse quel giorno un suo acclamatissimo discorso.

Ma dopo di lui, un noto avvocato bolognese ebbe la cattiva idea di voler interloquire e, approfittando di un momento di silenzio, cominciò: — *Gli antichi filosofi dicevano...*

Non aveva ancora finite queste parole, che dalle tavole imbandite si levò un baccano infernale, sicchè egli rimase interdetto e gli fu d'uopo attendere alcuni minuti prima che la calma si ristabilisse.

Adunata di ciclisti in Piazza V. Emanuele II, a Bologna.

Allora, un po' rassicurato, ricominciò a parlare ripetendo: — *Gli antichi filosofi dicevano....* E parve la fine del mondo. Urli e fischi andarono alle stelle, e il malcapitato oratore dovette desistere dal suo proposito.

Ma, finita la festa e tornato alla sua abitazione, il poveretto fu svegliato alle tre dopo mezzanotte dall'arrivo di un telegramma così concepito: *Si desidererebbe sapere che cosa dicevano gli antichi filosofi....*

ORESTE TREBBI

DOVE NASCE LA "MACEDONIA"

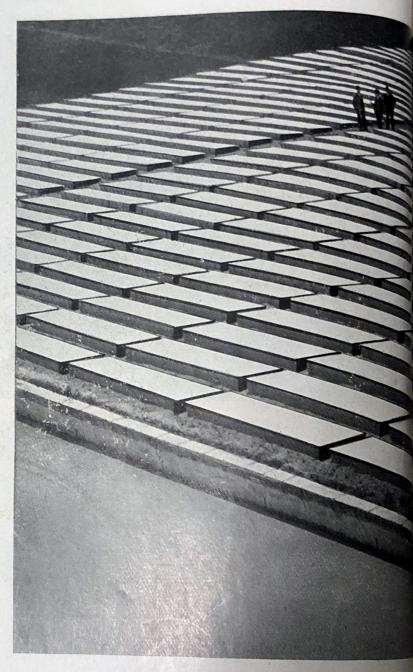
I TABACCHI DEL SALENTO

La Penisola Salentina, e particolarmente la provincia di Lecce, ultimo suo lembo, è sede di una caratteristica coltura, quella del tabacco da sigarette, troppo poco nota in rapporto alla sua grande importanza economica. Ma, per spiegare la scarsa attenzione del pubblico per questa attività agricola, conviene aggiungere che la coltura dei tabacchi in Italia, se pur è costata lunghi anni di studi e di esperimenti, è soltanto da poco più di un decennio giunta a proporzioni tali da assumere un carattere di specifica importanza. Basta ricordare che nel 1922 la nostra industria dei prodotti del tabacco impiegava materia prima proveniente dall' estero, nell' alta proporzione dell'81 %, per un valore di 330 milioni. Oggigiorno la situazione si è rovesciata a favore della nostra produzione, che si è messa in grado di esportare in quantità superiore a quella percentuale, e di assicurarsi un reddito che in alcuni anni favorevoli si è avvicinato ai 400 milioni. E la più cospicua parte di tale ingente reddito — dai 120 ai 200 milioni annui — è toccata appunto alla tabacchicoltura salentina.

Conquista di recenti anni, abbiamo detto. Infatti, nel triennio immediatamente precedente alla guerra, si coltivava in Puglia una media di 1370 ettari a tabacco, con un prodotto di 18.000 quintali. Nel 1930 si toccò un massimo di quasi 20.000 ettari, con una produzione di 216 mila quintali.

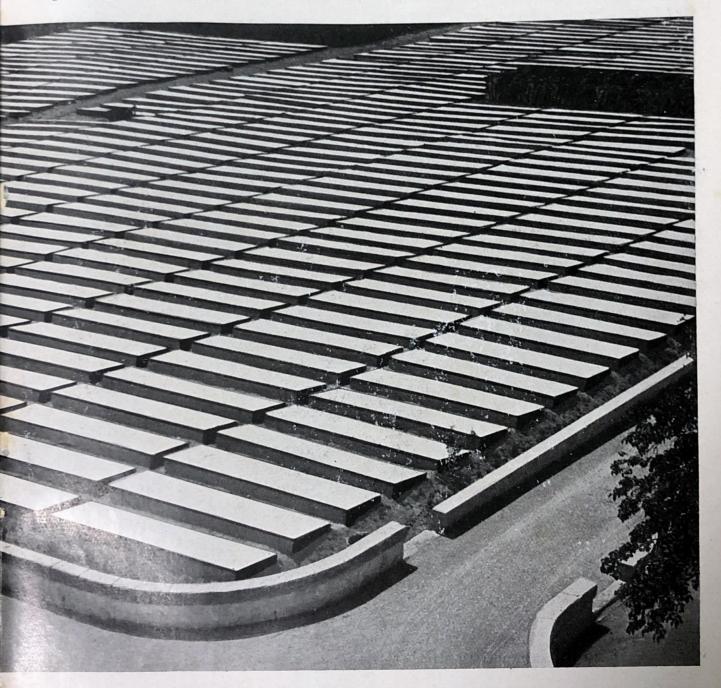
Dalla tabacchiera alla sigaretta

Lo sviluppo della coltura del tabacco salentino segue di pari passo l'imponente affermarsi del consumo della sigaretta. Il Settecento fu il secolo della tabacchiera; l'Ottocento vide gli splendori del sigaro; la sigaretta, che cominciò a diffondersi in tutto il mondo nella seconda metà del secolo scorso, è ormai la vittoriosa del Novecento.

In Italia si cominciò coll'importare sigarette dal vicino Oriente. Nel 1880 se ne fabbricarono poco meno di 5000 chili. La percentuale del consumo, sul totale dei prodotti del

Semenzai razionali di tabacco impiantati dall'Istituto Sperim
E' tutta una serie di piccole serre nelle quali le

tabacco, non era allora che del 0,03. Attualmente, la produzione annua tocca i 13 miliardi di sigarette e la proporzione del consumo va oltre il 52 %. Una simile preferenza si osserva in tutto il mondo. È difficile stabilire le ragioni che spingono la grande maggioranza dei fumatori a decidersi per la sigaretta: sta di fatto che essa consente un frazionato onere di spesa, un godimento breve, ma rinnovabile di frequente, praticamente più adatto che non la lunga fumata del sigaro, alla vita dinamica del nostro tempo.

La sigaretta tradizionale italiana, come in genere quella di maggior consumo in Europa, è stata finora — in varie gradazioni — del tipo dolce, aromatico, dei tabacchi leggeri originari dell'Oriente balcanico. Fu infatti dagli acquisti di tabacchi che si facevano in Grecia, e più precisamente in alcuni distretti macedoni, specializzati in quelle colture, che trasse il nome la nostra «Macedonia», creata nel 1893 ed affermatasi subito come un prodotto caratteristico. Seguirono poi altri tipi di varia finezza, di delicate sfumature d'aroma e di gusto, e ciò per soddisfare ogni esigenza dei più raffinati amatori del buon tabacco.

Il successo commerciale della sigaretta, il

...tale di tabacchicoltura «Luigi Starace-Cilento» di Lecce per iniziativa dell'Ente del Tabacco Italiano. ...antine sono protette dai rigori del tempo e gradualmente abituate alle condizioni esterne.

Cominciano le opere del trapianto. - Ecco il prelevamento delle piantine che, dopo poco più di un mese di semenzaio, sono pronte per esser messe a dimora.

cui consumo seguiva un graduale e costante aumento, cominciò a richiedere sempre più notevoli quantitativi di materia prima, e le importazioni di tabacco vennero a costituire un onere piuttosto grave per la nostra bilancia commerciale.

È da ricordare che fin dal 1884 il Monopolio italiano aveva iniziato studi e prove sperimentali per accertare le possibilità del nostro suolo e del nostro clima in rapporto a varie qualità di tabacco di maggior richiesta industriale.

Una coltura provvidenziale

Nel Salento, un'attività sistematica di studi ed esperimenti venne iniziata dal 1893. Le condizioni di clima e di terreno presentavano colà notevole analogia con quelle di alcune zone del vicino Oriente balcanico, rinomate per tradizionali colture dei più pregiati tabacchi gialli da sigarette. Naturalmente, i primi anni furono di lenta e difficile conquista.

Nel 1910 la superficie a coltura di tabacco era salita a 330 ettari. Per i rurali del Salento, duramente provati dai danni che la fillossera proprio in quegli anni aveva arrecato ai ricchi vigneti, tale coltura venne a costituire una risorsa agricola di prim'ordine.

Per sua parte, il Monopolio, nel proposito di svincolare la nostra industria dei tabacchi dalle gravose importazioni di materia prima, sostenne adeguatamente le direttive di una speciale autonomia produttiva. La creazione di una grande tabacchicoltura richiedeva unità organica di indirizzo scientifico e di energie pratiche, tenacia di prove, sostegno di mezzi. Un programma deciso e di larghe previsioni fu ripreso proprio nell'immediato dopoguerra. In quegli anni il Monopolio dello Stato si impegnò in un'opera di energici stimoli e aiuti alla tabacchicoltura italiana, elargì compensi per estensioni di colture, premiò la costituzione di speciali aziende, concorse in larghissima misura nelle spese per la costruzione di locali di « cura », di magazzini, ecc., anticipò buona parte del prezzo dei prodotti di cui si prevedeva la consegna e, soprattutto, commisurò con criterio equamente protettivo i prezzi di acquisto. L'affermazione dello Stato Fascista, il rinsaldamento delle forze di coesione nazionale, consolidarono gli sforzi del Monopolio per la conquista del tabacco

Sul terreno opportunamente preparato e concimato si iniziano le piantagioni.

Le innumerevoli piantine vengono affidate, per il trapianto, alla delicata opera delle mani femminili.

italiano. Bastano poche cifre per segnare le tappe di questo successo, che consente oggi una posizione agricolo-industriale di prim'ordine tra quante se ne sono affermate, nei vari Paesi, sulle risorse del tabacco, e che rappresenta la liberazione dal peso di una bilancia già per noi fortemente passiva. Ecco il nostro commercio dei tabacchi con l'estero, nei punti più significativi dell'ultimo quindicennio:

		importazioni	esportazioni
1919	quintali	307.000	11.000
1924	»	173.000	25.000
1929	»	77.000	39.000
1934	»	32.000	48.000

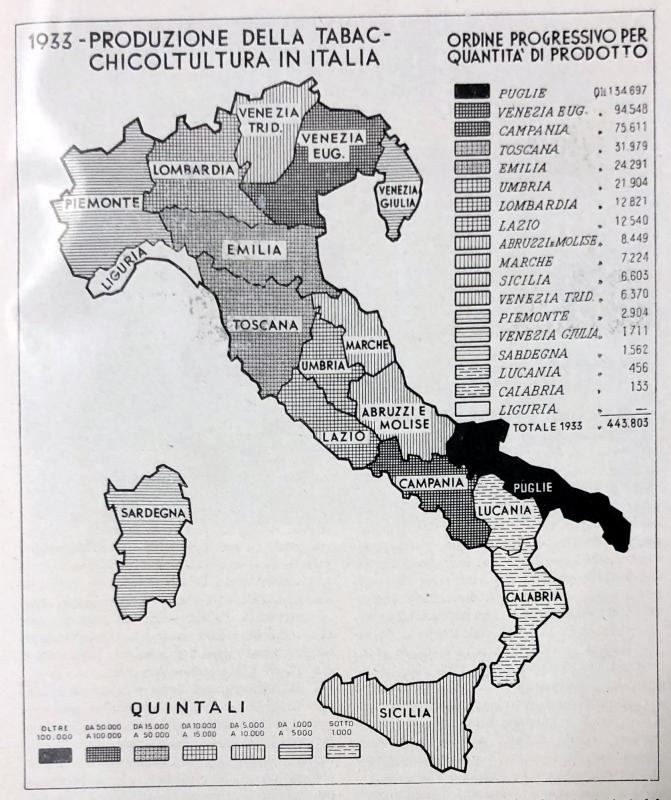
Attualmente, la produzione complessiva dei nostri tabacchi si aggira intorno ai 400.000 quintali annui, dei quali circa un terzo è rappresentato dalle varietà levantine del Salento. La provincia di Lecce, come abbiamo detto, è quella che ha l'assoluta prevalenza, perchè le altre quattro province pugliesi dànno appena la quinta parte del prodotto dell'intera regione. Per numerosi comuni dell'estremo tallone della Penisola, la coltivazione del tabacco costituisce la principale risorsa e determina tutto un sistema caratteristico di vita rurale.

L'Istituto Sperimentale di Lecce

Il tabacco è una pianta che richiede assai delicate cure, perchè la tecnica industriale e, diciamo pure, l'arte manifatturiera esigono prodotti aventi specifiche qualità di tessuto fogliare, di gusto, di aroma, di combustibilità.

Ecco, dunque, anche la tecnica agricola obbediente ai dettami dell'assidua ricerca scientifica, che costantemente deve tenere in esame il comportamento fisiologico e patologico delle varietà dei tabacchi. Diciamo subito che per questo compito di ricerca scientifica intesa al miglioramento della speciale tabacchicoltura pugliese, è stato creato nel 1931, in Lecce, un Istituto Sperimentale che s'intitola al nome di « Luigi Starace-Cilento », genitore del Gerarca salentino, che è stato un pioniere della rinascita agricola e commerciale della regione. L'Istituto, sorto per iniziativa e col sostegno finanziario del Consorzio Agrario Cooperativo di Terra d'Otranto e appoggiato, con cospicui contributi, dal Monopolio di Stato e dall'Ente Nazionale di Protezione del Tabacco Italiano, comprende una sezione agronomica, una sezione chimica, un ufficio per la consulenza generale, un'aula per conferenze ed esposizioni; inoltre, uffici amministrativi e dipendenze varie. Gestisce un campo sperimentale di due ettari per il lavoro di selezione delle varietà di tabacco più idonee, controlla e sorveglia campi dimostrativi e sperimentali nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto; impianta gratuitamente numerosi semenzai modello ed esercita la sua efficace opera di propaganda presso la gran massa rurale, costituita da circa 40 mila nuclei di coltivazione.

Tecnica della coltivazione

Le varietà in coltura sono quelle più tipiche del vicino Oriente balcanico e sono distinte tuttora dalle denominazioni originarie di Xanti, Erzegovina, Peroustitza, ecc. I fattori di acclimatazione e di selezione consentono di ottenere prodotti di spiccate caratteristiche,

L'Italia, che fino a una quindicina di anni fa era tributaria all'estero per gli otto decimi del tabacco necessario al suo consumo, è attualmente una delle prime, tra le nazioni europee, grandi produttrici di tabacchi.

che non hanno nulla da invidiare agli originari levantini.

Il ciclo agrario del tabacco è il seguente: febbraio - marzo, *semenzai;* aprile, *trapianti;* agosto, *raccolto*. La perizia dei coltivatori ha una influenza assolutamente decisiva per la bontà dei prodotti. Il semenzaio deve poter assicurare piantine sane, robuste, che diano un'alta percentuale di attecchimento, fattore essenziale per l'uniforme sviluppo della coltivazione, che facilita la raccolta e la cura delle foglie. La buona preparazione del terreno, l'epoca, l'esecuzione e il numero dei lavori, debbono concorrere ad ottenere piante di

La prima estate mette in pieno rigoglio l'opulenza della terra, che offre le migliori promesse alla sana vita dei rurali salentini.

buon sviluppo e di delicato tessuto fogliare. La raccolta, fatta a giusto tempo e gradualmente, cioè man mano che le foglie giungono a maturità, assicura il perfetto ingiallimento e le pregiate caratteristiche industriali del prodotto, ad esempio la combustibilità e il gusto.

Questo della raccolta delle foglie è un lavoro in cui specialmente si collauda la capacità del vero coltivatore di tabacchi. In genere, la maturazione industriale delle foglie coincide con un leggero ingiallimento dei margini o con la comparsa di macchie giallognole. La raccolta è fatta a singole foglie, e quindi con una selezione la cui esperienza pratica ha un valore eccezionale. Infatti, se raccolte a maturazione avanzata, le foglie risultano poi di tessuto troppo fragile, che regge male alla lavorazione, leggere e di sapore tendente al legnoso. Quando invece la raccolta fosse in anticipo sulla maturazione, si avrebbero foglie poco combustibili, di gusto acre, di non grato profumo, verdastre.

La preparazione industriale

Al ciclo agricolo vero e proprio segue una seconda fase inerente alla preparazione industriale. Il tabacco dev'essere portato a un giusto grado di essiccazione e di ingiallimento, quindi, attraverso varie manipolazioni, fino alla confezionatura in « ballette ». Si tratta di una serie di lavori non poco complicati, data la delicatezza e alterabilità del prezioso raccolto. In un primo tempo occorre ottenere l'ingiallimento delle foglie e, con la fissazione del colore, l'essiccamento al sole.

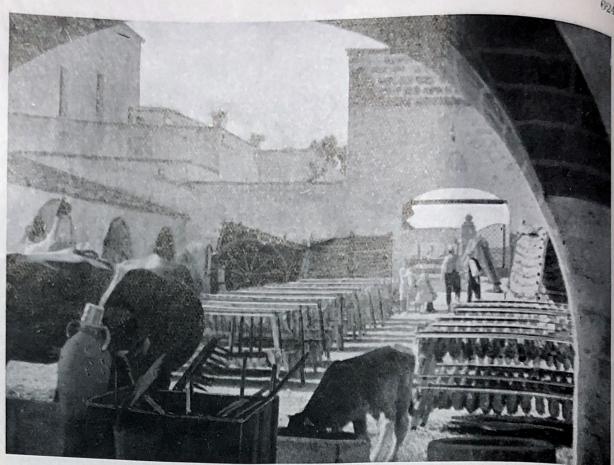
I coltivatori cominciano col formare tante filze di foglie; le pongono quindi su telai, che vanno poi disposti su appositi cavalletti. L'ingiallimento, e cioè la trasformazione della clorofilla, deve avvenire in ambienti oscuri, perchè la diretta azione del sole, producendo una rapida evaporazione di acqua, farebbe cessare qualunque attività fisiologica del tessuto. Quando si è verificato un conveniente cambiamento di colore, i telai possono essere esposti all'azione diretta della luce solare. Questa « cura di luce » ha la durata di 15 o 20 giorni, dopo i quali le filze di foglie, che presentano una calda varietà di toni giallo-dorati, vengono sospese a festoni in locali arieggiati e asciutti. Ai primi venti di scirocco del settembre o dell'ottobre, quando le fo-

Ecco un bel campo di tabacco «Erzegovina», che viene lasciato sviluppare in piena fioritura per ottenere il seme delle future piantagioni.

glie hanno riacquistato un grado di umidità che permette di maneggiarle senza danno, le filze vengono accuratamente disposte in speciali casse a gabbia, dove sono custodite in condizioni di ambiente, di temperatura e di umidità tali da non permettere anormali fermentazioni.

Il compito del coltivatore viene a cessare nel mese di novembre, quando il tabacco, distinto in vari lotti selezionati per bontà e uniformità di raccolto, viene consegnato ai magazzini adibiti alla vera e propria preparazione industriale. In alcuni casi il lavoro di magazzino, dopo un sommario allestimento del produttore, è condotto direttamente dallo Stato, e ciò avviene nelle così dette « coltivazioni di manifesto ». Nel Salento le condizioni di ambiente e lo sviluppo di particolari forme di attrezzature private hanno reso opportuno il sistema delle « concessioni speciali ». I concessionari sono idonei imprenditori, che acquistano il tabacco delle coltivazioni e provvedono con proprî adatti magazzini alle opere di preparazione industriale del prodotto, da consegnare al Monopolio in condizioni adatte per il passaggio alle Manifatture.

Il lavoro dei magazzini delle concessioni comincia con una cernita delle filze e con la classificazione della varia bontà dei prodotti. Cernita e classificazione che sono poi ripetute foglia per foglia dopo lo « spianamento ». Tale operazione, fatta da molto addestrate operaie, consiste nel lisciare e comprimere le foglie, normalmente una ad una, con le mani, sopra i ginocchi o sopra apposite forme. Naturalmente, questo è possibile dando al tabacco una moderata umidità che lo renda pastoso. Le foglie così spianate vengono unite a mazzetti che si dispongono ad elica su dischi di legno di circa 50 cm. di diametro, con le punte rivolte verso il centro. Dopo altra selezione per colore, sostanza e dimensione di foglie, si passa a confezionarle in «ballette», che si fanno, secondo i tabacchi, da 10 a 25 chilogrammi

624

Dopo il raccolto, le foglie sono essiccate al sole. Molto pittoreschi gli ambienti dove i lavori del tabacco si svolgono con le loro caratteristiche attrezzature.

circa. La forma delle « ballette » più in uso è quella detta *basma*, e cioè a file di tabacchi in foglie sciolte: tali « ballette » debbono fornire prodotto quanto più possibile omogeneo per caratteristiche industriali. Si va affermando anche, come merceologicamente ben redditizio, un altro sistema di lavorazione, così detta a *tonga*, che consiste nell'imballare le foglie sciolte, alla rinfusa, in modo che la balla stessa sia costituita non da tabacchi di classi rigorosamente distinte, ma da una miscela che l' esperienza consiglia come più rispondente alle esigenze della produzione di sigarette.

L'arte del buon tabacco

Alla formazione delle « ballette » segue un certo periodo di stivatura in ambienti che assicurino un utile grado di umidità e di temperatura, adatto al normale processo di fermentazione. La quale, sebbene ancora scientificamente non ben conosciuta nelle sue intime caratteristiche, è tuttavia controllata nella pratica con l'evidenza delle migliorie che sopravvengono nella combustibilità, nel profumo e nel gusto del tabacco. E questo, in definitiva, è da considerare come il vero stato della maturazione industriale, che, attraverso le accennate varie fasi di lavorazione, viene ad esser compiuta a circa un anno dal raccolto. Ma, prima che il tabacco da sigarette arrivi agli altri molti e complicati trattamenti della fabbricazione, dovrà passare del tempo, anche qualche anno. Precisamente con le miscele di tabacchi ben stagionati e di diversi raccolti è possibile quel lavoro, che non sarebbe eccessivo chiamare d'arte e d'alchimia, il quale consiste nella scelta di buone miscele di tipo costante tra enormi quantità di prodotto di diverse provenienze e di dissimili stagioni.

Nei paesi orientali l'arte di fare il buon tabacco è stata per tradizione, ed è tuttora, una risorsa di piccola industria casalinga, praticata da nuclei di famiglie rurali che vivono a immediato contatto dei terreni di coltura, e possono quindi sorvegliare quasi a ogni ora del giorno l'andamento delle piantagioni e provvedere in modo assiduo alla cura dei raccolti, con una perizia affinata dall'abitudine specifi-

ca e spronata dal diretto interesse economico alla riuscita di un prodotto che deve far fronte alla concorrenza di un mercato esigentissimo. In Puglia, date le condizioni demografiche della popolazione prevalentemente raccolta in centri abitati, non riusciva agevole una tradizione di piccole entità rurali; si è dovuto risolvere il problema con una apposita attrezzatura industriale, e precisamente con le accennate « concessioni speciali», le quali vengono a costituire in sostanza tante aziende tecniche, legate alle direttive del Monopolio di Stato.

La pressatura e il rivestimento delle « ballette ».

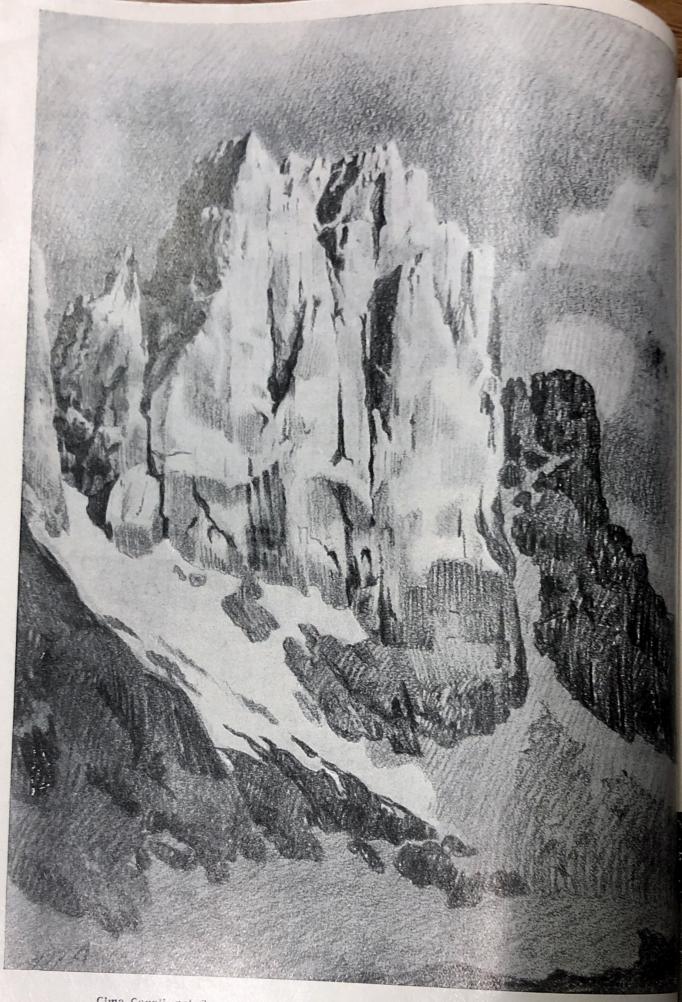
La portata economica del tabacco salentino

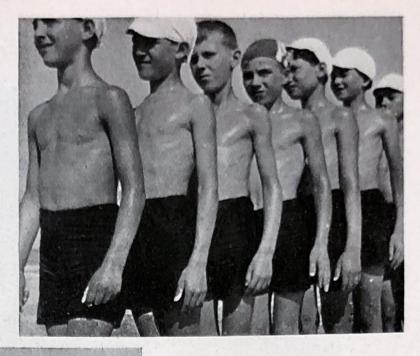
A dare un'idea dell'importanza economica che ha assunta il tabacco, particolarmente nella provincia di Lecce, non è sufficiente parlare della estensione delle superfici di coltura, relativamente assai limitate coi suoi 12 mila ettari, in confronto ai 40.000 ettari del frumento, ai 50.000 della vite ed ai 90.000 dell'olivo. Ora è da tener presente che, mentre il valore annuo del prodotto si aggira intorno ai 35 milioni per il frumento, ai 70 milioni, sia per l'uva, sia per il prodotto oleario, il tabacco ha dato alla Provincia stessa una ricchezza che, da almeno dieci anni a questa parte, si può valutare a una media di 150 milioni annui.

Tale ricchezza va distribuita con larga ripartizione. Per chiarire, accenneremo che attualmente i 16.000 ettari di coltivazioni nelle quattro Province della Puglia, sono frazionati in 145 comuni e in oltre 40.000 piccole entità agrarie. Le ditte concessionarie per la manipolazione industriale dei tabacchi greggi sono 550 e dispongono in complesso di quasi un migliaio di magazzini di lavorazione. Da notare che nel 1918 si avevano appena 8200 nuclei di coltivazione in 97 comuni, con 119 ditte concessionarie e 134 magazzini.

Più significativo ancora, per valutare l'entità e la larghezza del beneficio economico, è il rilievo sulle esigenze di mano d'opera che presenta il tabacco: circa 460 « opere » per ogni ettaro di terreno e 50 giornate di lavoro industriale per ogni quintale di prodotto; ciò che, nelle attuali condizioni di superficie e di raccolto, significa in complesso, senza contare le industrie sussidiarie per le attrezzature, le manutenzioni, i trasporti ecc., una attività di quasi 14 milioni annui di giornate lavorative.

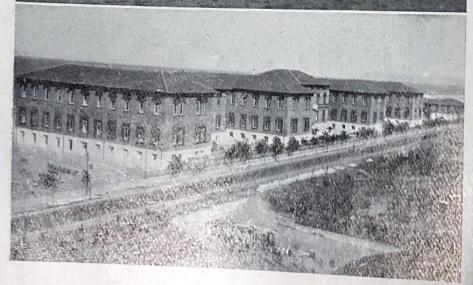
I soli magazzini delle concessioni, che restano aperti da 4 a 10 mesi ogni anno, dànno occupazione a 35.000 lavoratori, in massima parte donne. Per la Provincia di Lecce si calcola che circa il 75 per cento della maestranza dipendente dalle aziende inquadrate nell'Unione Industriale Fascista, è occupato nell'industria dei tabacchi.

A. SACCO

Cima Canali, nel Gruppo delle Pale di S. Martino, presso cui sorge il XIV Campeggio del Touring.
Chiedere il programma alla Direzione del T. C. I. per i turni di Agosto.

AL MARE AL MONTE CON LE COLONIE FASCISTE

Da alcuni anni, in questa stagione, le nostre stazioni di frontiera, i nostri porti sembrano fiorire improvvisamente, invasi da un fresco alito di gioventù. Sono centinaia, migliaia di bei ragazzi, di gentili fanciulle, che in un italiano talvolta un po' stentato o con uno strano accento esotico chiedono ansiosi: « Ma questa è già Italia? ». E alla risposta affermativa, i loro occhi brillano di una luce strana.

Sono i figli degli Italiani all' Estero. Provengono da tutte le parti del mondo, da tutte le latitudini, e vengono a trascorrere le loro vacanze in Italia: al mare, ai monti, al campo Dux.

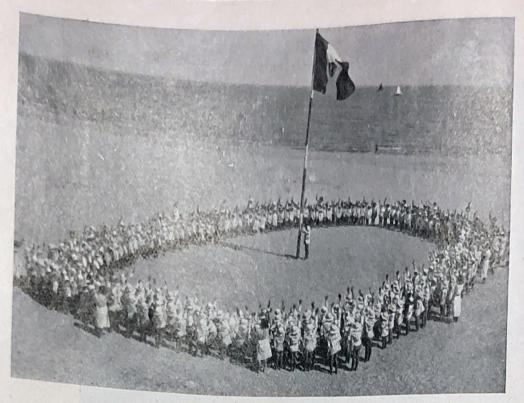
La Torre Littoria della Colonia Marina « Fascismo Novarese » a Miramare (Rimini).

Duemila nel 1928; oggi quindicimila; domani certo di più. Divisi in tre turni, essi diguazzano felici nel Tirreno o nell'Adriatico, o respirano l'aria delle nostre montagne. Subito tutti amici fra di loro, subito ambientati, come se avessero vissuto sempre nel bel fabbricato che li ospita: si direbbe quasi che siano sorti dalla sabbia infocata, dall'azzurro mare, dai prati smeraldini, dagli ombrosi boschi, per generazione spontanea. Quale lunga e minuziosa organizzazione richieda invece ogni anno questo afflusso di giovinezza nostra, sanno bene la Direzione Generale degli Italiani all'Estero e la Segreteria Generale dei Fasci all'Estero, la quale, procedendo al reclutamento, alla selezione, all'inquadramento dei fanciulli e all'avviamento dei convogli, può ottenere che i 15.000 giovani provenienti da oltre 300 sedi, alcune delle quali lontanissime, si trovino nello stesso giorno in determinate stazioni di smistamento, con i rispettivi insegnanti, la fanfara,

Dall'alto in basso: La «C... al Mare del Fascismo M... tovano, a Cervia - La C... nia del Fascismo Paven... Igea Marina (Rimini) - ... Colonia permanente «Cam... lo Balbo» a Cattolica - ... Colonia del Fascismo Bo... gnese a Miramare (Rimi...

talvolta anche il prete e ... dame della Croce Rossa. ... di lì ogni scaglione proce... verso i moderni edifici sc... lastici o i fabbricati, appo... sitamente costruiti e mode... namente attrezzati grazie al... l'Officina di Ciampino che ... fornisce tutto quanto occor... re, dal materasso alle m... tandine.

Sestri Levante, Lido d'Al... baro, Genova, Pra, Anzi... Rimini, Cervia, Cattolica, Tirrenia, ove nel mese scor... so è stata inaugurata la bel... lissima Colonia femminile dei Fasci all'Estero, ridenti spiagge assolate e soffici, sem... brano ancor più belle ora che accolgono i figli della nostra gente lontana ma non im... memore, che ovunque ha la... sciato l'impronta della sua laboriosità e del suo ingegno, Fiera di Primiero, Brunico, Campo Ligure, il villaggio alpino sopra Erba, all'Alpe del Vicerè, inaugurato lo scorso luglio, nella loro maestosa cornice di mon... ti, ci sembrano più cari an... cora da quando risuonano dei canti di fanciulli che for... se per la prima volta cono... scono la terra dei loro padri, ne ammirano la bellezza, ne sentono il profondo amore.

Fortunati, ad esempio, gli

Nella pagina di fronte, e dall'alto in basso: La Colonia marina del Fascismo Novarese a Miramare (Rimini); quella dei Fasci all'Estero, a Cattolica; quella del Fascismo Reggiano, a Riccione.

L'alza-bandiera in cospetto del mare.

ospiti della Colonia Marina « XXVIII Ottobre », a Cattolica, dove quattro corpi di edificio, ideati a forma di nave, dànno ai ragazzi l'illusione di esser divenuti degli autentici marinaretti. I ragazzi si sentono volontariamente disciplinati e ci tengono a mostrarlo. E la sera, al momento del saluto alla bandiera, il canto del marinaio, intonato in coro da questi ragazzi che domani, nelle loro case lontane, lo mormoreranno con nostalgia, commuove ed esalta.

Oltre alle Colonie per i figli degli Italiani all'Estero, altre ne sono state create, è noto, per i fanciulli poveri d'Italia, dai 6 ai 12 anni: le une e le altre sono indubbiamente tra le iniziative più belle e significative del Regime. E non è senza intima soddisfazione che possiamo considerare un po' come precursore della superba realizzazione fascista quel Villaggio Alpino del Touring, al Piambello, che, fondato nel 1921, accoglie ogni anno, nei suoi turni estivi e invernali, circa 400 bambini poveri, bisognosi di assistenza e di cure.

Tornando alle Colonie fasciste, i bambini predisposti alla tubercolosi vengono assegnati alle Colonie marine permanenti mentre alle Colonie marine temporanee vengono inviati, per periodi non inferiori ai 40 giorni, i fanciulli affetti da linfatismo e anemia; a quelle montane, i sofferenti di deperimento organico e i convalescenti di malattie acute. Bambini normali, ma denutriti, cresciuti in ambienti scarsi di aria e di luce e bisognosi quindi soprattutto di vita igienica all'aria aperta e di vitto sano e nutriente, sono assegnati alle colonie elioterapiche diurne, dove vivono tutto il giorno all'aperto.

Qualche cifra darà meglio di qualsiasi parola l'idea dello sviluppo assunto da questa veramente provvida iniziativa: le 60 Colonie organizzate nel 1925 dai Fasci Femminili sono salite oggi a circa 3000 (circa 2000 elioterapiche, 350 marine, 280 montane, 330 fluviali, 5 termali, 3 lacuali) sparse in tutta Italia e organizzate o controllate dall'Ente Opere Assistenziali, con oltre mezzo milione di fanciulli. Nè ci si fermerà qui. Particolare sviluppo, come si vede, hanno avuto le Colonie elioterapiche, specialmente per le grandi città in cui il bisogno d'aria e di sole è più sentito.

Diamo ora una capatina in una di queste Colonie per conoscere la vita dei piccoli ospiti.

Ore 6.30. Squilla la sveglia. Rapidi i bimbi balzano dal letto, sbirciando, attraverso le ampie finestre spalancate, il cielo azzurro che promette una bella giornata di sole. La spiaggia dorata o il bosco attendono i piccoli amici, intenti ora alla pulizia personale. Eccoli tutti ben lavati, pettinati, graziosissimi nella loro gaia freschezza, pronti per la ginnastica respiratoria, alla quale giustamente viene data notevole importanza. Abituare il bambino a respirare per il naso è infatti cosa di grandissima importanza per la prevenzione delle malattie polmonari, e poichè una ginnastica mal fatta porta gravi inconvenienti, nei primi giorni della Colonia viene insegnata scrupolosamente la meccanica respiratoria.

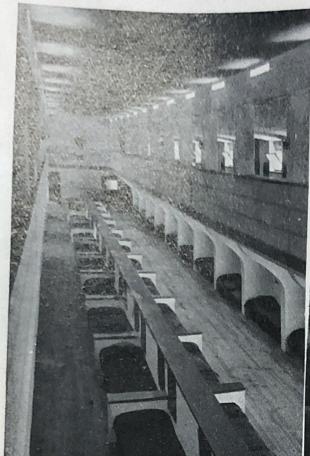
Segue la preghiera mattutina e, solenne nella sua semplicità, il saluto alla bandiera. Poi, finalmente, la colazione. Che piccolo esercito di affamati! Presto non restano che le tazze vuote: scolate fino all'ultima goccia. Della montagnola di pane, più nessuna traccia.

Una breve interruzione per la visita medica; ma c'è poco o nulla da fare per il dotto-

La Colonia marina per i figli dei Postelegrafonici e Ferrovieri di Calambrone (Livorno).

re. Per lo più egli non ha che da constatare il rapido miglioramento dei piccoli: aumento di peso, bel colorito, occhio vivo, tanta allegria...

Tra giuochi e cure diverse (bagni di mare o di sole) si è quasi giunti all'ora del pranzo: via, a lavarsi viso e mani, mentre un odorino appettitoso annuncia vicino l'asciolvere! l'inappetenza è sconosciuta: e poi tutto è così fresco e genuino, preparato con tanto scrupolo! Dopo il pasto, una mezz'ora di ricreazione, quindi dalle 13.30 alle 15, riposo: si dorme o si finge di dormire, in ogni caso si sta buoni buoni, distesi sul lettuccio. Chi sogna, chi pensa a qualche nuovo

La Colonia montana del Fascismo Pavese a Cavalese (Val di Fiemme).

giuoco da proporre al compagno, chi alla letterina da scrivere a casa. L'ora seguente è dedicata infatti, oltre che alla lettura e alla conversazione, al disbrigo della posta. Perchè, sicuro, anche questi cari bimbi hanno la loro corrispondenza, specialmente coi genitori, ai quali hanno da raccontare tante cose della loro vita gioconda. Sul foglio candido sono chine le testine bionde e brune: stridono i pennini, qualche calamaio si rovescia e fa accorrere la sorvegliante: qualche fanciullo respira forte per la gran fatica del comporre, un altro, incagliato, mastica la cannuccia, levando il nasino in aria in attesa d'ispirazione.

Il bel sole d'Italia abbronza e

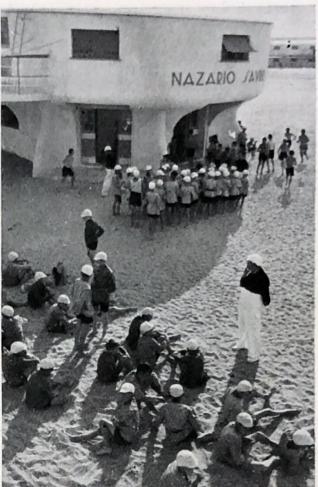
Poi, passeggiata e giuochi collettivi, accolti con entusiasmo più collettivo ancora, e la me-

Dormitorio e cucina, nella Colonia «XXVIII Ottobre», per i figli degli Italiani all'Estero, a Cattolica

renda, liquidata in un baleno. Col fresco, piacevoli esercizi di ginnastica, in armonia alla costituzione e all'età dei bimbi, e infine il canto corale: le vocette argentine, così ribelli in principio ad ogni disciplina, si armonizzano a poco a poco, si diffondono suggestive nell'ora del tramonto. La cena riunisce ancora tutti nell' ampio refettorio; poi il gaio sciame si sparpaglia per una breve ricreazione. Ma la se-

fanciulli, gelosa pupilla del Regime.

ra è scesa ormai: qualche testa comincia a ciondolare, qualcuno si stropiccia gli occhietti arrossati, un altro improvvisa un capriccio. Poveri piccoli, hanno sonno: ne han fatto di moto tutto il giorno, all'aria libera! E ora sono ebbri di aria, di sole, di grida, di gioia. La preghiera, il saluto alla bandiera, e via a letto!

In alto: L'ultimo sole sulla spiaggia, prima della cena - In basso: La Colonia elioterapica di Monteluco.

Pochi minuti dopo tutto è silenzio. Lo sciacquio lieve dell'onda sulla spiaggia sembra cantare la ninna nanna ai piccoli dormienti; oppure vegliano i loro sonni le stelle grandi e lucenti dei cieli di montagna.

Le Colonie climatiche non hanno soltanto lo scopo di attuare nel miglior modo una completa terapia marina e montana; ad esse è assegnato anche un compito più vasto e altrettanto provvido: curare, fortificare, ingentilire e perfezionare, oltre al corpo, anche la mente e l'animo dei piccoli ricoverati. La Colonia allarga quindi il suo campo d'azione a tutta una missione di educazione e di elevazione morale, fino a divenire una grande famiglia nella quale le principali caratteristiche infantili sono guidate nobilmente; le tendenze cattive o pericolose, corrette e domate: con ferma e dolce opera di persuasione e soprattutto con l'esempio, l'ordine, l'emulazione, in un'atmosfera di serena giocondità.

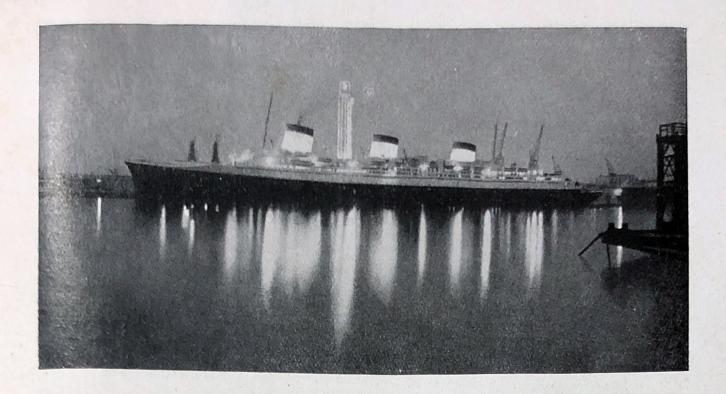
Saggi criteri amministrativi sono alla base di questa istituzione: gestione diretta (la spesa per ogni bambino oscilla tra le due lire al giorno, per le Colonie diurne, e le otto per le Colonie temporanee) e assenza di ogni forma di superfluità nel trattamento. Creare per i bimbi del popolo condizioni di vita eccessivamente agiate significherebbe, oltre che escludere tanti altri piccoli dalla cura, creare un contrasto pericoloso tra il tono della loro vita normale e quello della vita di Colonia. Nè va dimenticato, s'intende, la funzione educativa della sobrietà.

Se è vero che

> Rien n'est meilleur à l'âme
> Que de faire une âme moins triste.

si può ben dire che non vi è nulla di più bello, di più santo al mondo del procurare un po' di gioia a un bimbo. E assisterlo, curarlo fisicamente e moralmente, vederlo rifiorire grazie al dono di aria, di luce, di salute che gli si fa — dono una volta riservato soltanto ai fanciulli più fortunati — è per l'educatore, che dedica le sue proprie vacanze a questa nobile missione, una gioia delle più pure, che contiene in sè il compenso alle molte fatiche e preoccupazioni.

Oltre ad essere la risoluzione di un problema squisitamente sociale e nazionale, le Colonie estive costituiscono, per coloro che vi si dedicano, una scuola di paternità e di maternità volontaria, una sorgente inesauribile di poesia.

ANNA MARIA GOBBI BELCREDI

IL "NORMANDIE,,

Dopo il « Bremen » e l'« Europa » e dopo il « Rex » e il « Conte di Savoia », entra in servizio il « Normandie »: verrà in seguito il « Queen Mary ». Si sviluppa così il fenomeno dei grandissimi tonnellaggi, combinati colle altissime velocità: masse da 50.000 a 80.000 tonnellate di stazza, lanciate a 27-30 miglia all'ora (50-55 km.), potenze da 80.000 a 160.000 e più cavalli, consumi da 600 a 1200 tonnellate di nafta al giorno, equipaggi da 800 a 1500 elementi. Come conseguenza, si rendono necessari nuovi impianti portuali, e cioè stazioni marittime, bacini di carenaggio, sistemazioni di approvvigionamenti, officine, modifiche di moli e di fondali.

Nel complesso, si parla di spese di miliardi di lire o di franchi: il solo « Normandie » costerà, ultimato, circa un miliardo di franchi e il contorno di nuove opere portuali che esso ha richiesto aggiungerà qualche altro centinaio di milioni di franchi a tale investimento.

Vi sono vantaggi adeguati a simili sforzi e a simili impegni? Difficile, per ora, è la risposta; solo il tempo darà il giudizio. Ora questa è la corsa al vento che spira, come lo è l'affannarsi a moltiplicare e migliorare i grandi servizi aerei, come corsa al vento è il trasformare i grandi servizi ferroviari, specie nelle caratteristiche della comodità, della velocità e della frequenza.

Il « Normandie »! Vi è in giuoco il prestigio di un Paese come la Francia, la Francia che vuol riprendere e conservare nell'America del Nord l'ascendente che storicamente vi ha sempre avuto, imporvi di nuovo le sue attività commerciali caratteristiche, trascinare ancora gli Americani a Parigi e a tutto quel complesso di bellezze naturali, storiche, artistiche, a quell'insieme di centri di divertimento, di lusso e di cura che è la Francia. Un miliardo è forse troppo per raggiungere questi scopi?

Che cosa dice il « Normandie »? Esso è un'espressione di sfarzo, nel senso più esteso della parola. Le sue classi inferiori nulla presentano di speciale e di caratteristico: è la classe di lusso che conta, e che occupa quasi completamente la nave. Perciò il « Normandie » vuol essere l'espressione della Francia elegante, di quella intensa e varia vita mondana, che è una delle massime prerogative di Parigi: « Parigi è a pochi minuti da New York » — « Salire sul « Normandie » signifi-

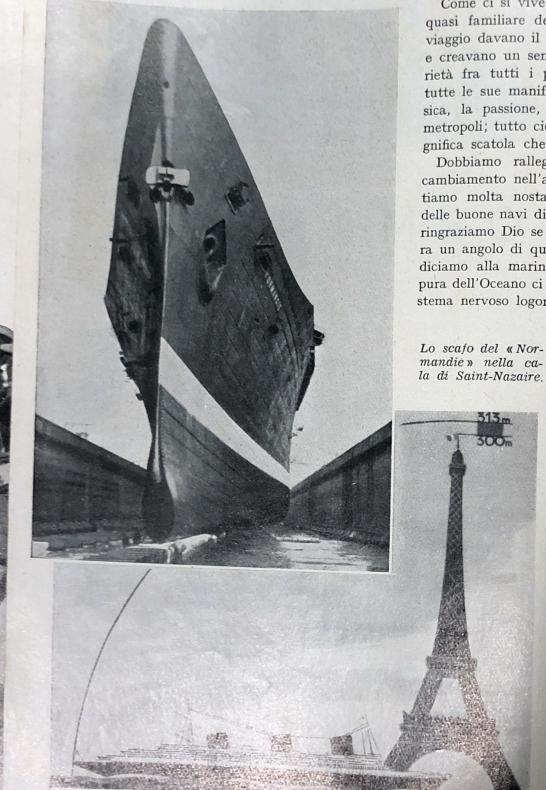
ca entrare a Parigi » — così dice la pubblicità. Ecco lo spirito con cui la nave è stata concepita e dal quale essa sarà guidata. Ora Parigi ha per la Francia tale importanza da valere bene la spesa di costruzione e di gestione di un « Normandie »...

Vi sono idee nuove nel « Normandie »? No. Vi sono magnifiche applicazioni tecniche e artistiche: applicazioni tecniche nell'apparato motore (turbo - elettrico); nella carena, studiata per le altissime velocità in rapporto alla limitazione dei consumi; nelle segnalazioni e negli impianti di sicurezza, ecc.; applicazioni artistiche negli arredamenti ultra moderni, nel larghissimo impiego della luce in tutti i suoi riflessi come elemento decorativo, nei rivestimenti di vetro decorati, nelle tonalità di colori contrastanti e pur di sempre contenuta finezza, nelle dimensioni eccezionali ma pure organiche degli ambienti e nella varietà dei locali.

Come ci si vive? Non più la vita quieta e quasi familiare delle vecchie navi, che nel viaggio davano il riposo e lo svago discreto, e creavano un senso di amicizia e di solidarietà fra tutti i passeggeri; ma il lusso in tutte le sue manifestazioni: il ballo, la musica, la passione, la vita insomma di una metropoli; tutto ciò, concentrato in una magnifica scatola che si chiama nave.

Dobbiamo rallegrarci di questo radicale cambiamento nell'ambiente della nave? Sentiamo molta nostalgia, noi vecchi marinai, delle buone navi di un tempo non lontano, e ringraziamo Dio se qualche nave ci dà ancora un angolo di quiete, « un buon ridosso », diciamo alla marinara, che coll'aria sana e pura dell'Oceano ci rimetta in equilibrio il sistema nervoso logorato dal sovraccarico della vita moderna. Ma noi forse siamo vecchi e il modernismo ha portato anche sull'Oceano la vita febbrile e intensa.

Lo scafo del « Normandie » nella cala di Saint-Nazaire.

Ma del «Normandie» non facciamo i critici e non rileviamo gli inevitabili inconvenienti dell'aver voluto molto, forse troppo. Troppo nella velocità e nella potenza, cogli inevitabili rumori e le inevitabili vibrazioni; troppo nello sviluppo dei locali, rendendo freddo e difficile l'ambiente, e quindi più grave lo sforzo per darvi vita; troppo nei servizi, rendendoli quindi spesso lenti e di non completa soddisfazione. Vediamo

Il «Normandie» a Le Havre, durante gli ultimi preparativi per la prima traversata.

invece il « Normandie » come si presenta al profano che vi vive i quattro giorni e le poche ore di viaggio da New York a Le Havre.

Innanzi tutto la nave parte da una grande stazione marittima, che la città di New York ha appositamente costruito in una zona, ormai destinata agli approdi dei maggiori transatlantici che collegano New York con l' Europa. Di fianco a questa stazione marittima già un'altra riceve il « Bremen » e l' « Europa »; un'altra ancora — in corso di costruzione — è destinata al « Queen Mary » e un'altra, pure in corso di costruzione, sarà concessa al « Rex » e al « Conte di Savoia », che finora, in mancanza di una casa propria, hanno dovuto ricorrere al prestito di una casa altrui. Quando tutto sarà pronto, avremo lo spettacolo di vedere vicine, se non tutte contemporaneamente, almeno alcune delle maggiori navi che corrono gli oceani.

Queste stazioni marittime americane (*piers* o *terminals*) non hanno pretese di lusso, in quanto servono esclusivamente al transito dei passeggeri e dei bagagli, che vi sostano il tempo strettamente necessario per l'imbarco o per lo sbarco; ma sono fornite di tutti i mezzi meccanici per facilitare ogni operazione, renderla comoda, offrire al passeggero e alle enormi folle, che abitualmente assistono a New York agli arrivi e alle partenze dei grandi transatlantici, agevoli comunicazioni e rapido movimento. Quindi, su questi *piers* si trovano: la dogana, le Autorità di polizia, le rappresentanze ferroviarie, turistiche e alberghiere, le organizzazioni destinate al maneggio e al trasporto dei bagagli. Agli arrivi e alle partenze migliaia di automobili formicolano sul fronte di queste stazioni marittime, dando subito l'impressione di quella che è la caratteristica della grande metropoli: il movimento e la folla.

La grande nave parte salutata da questa folla, mentre nel suo percorso le cento e cento navi, piccole e grandi, che si trovano sull'Hudson o sono accostate ai numerosi *piers*, di tutte le dimensioni, che fiancheggiano l'Hudson stesso, inviano, colle loro sirene e coi loro fischi di così diversa tonalità, l'augurio del successo. Queste scene si hanno sempre, quando una grande nave inizia il suo servizio. Così si è verificato alle prime partenze del « Bremen », dell' « Europa », del « Rex » e del « Conte di Savoia ».

Intanto, a bordo il profano viaggiante cerca di orientarsi. I vestiboli coi grandi ascensori dànno già l'aspetto del grande albergo, ma il passeggero vede il teatro, il grande salone centrale, la grande sala per fumare, il « grill room », destinato ad essere il centro della vita notturna, colle sue terrazze aperte sul mare; vede il grazioso giardino d'inverno,

Il « Normandie » salpa da Le Havre per il viaggio inaugurale, compiuto a tempo di record.

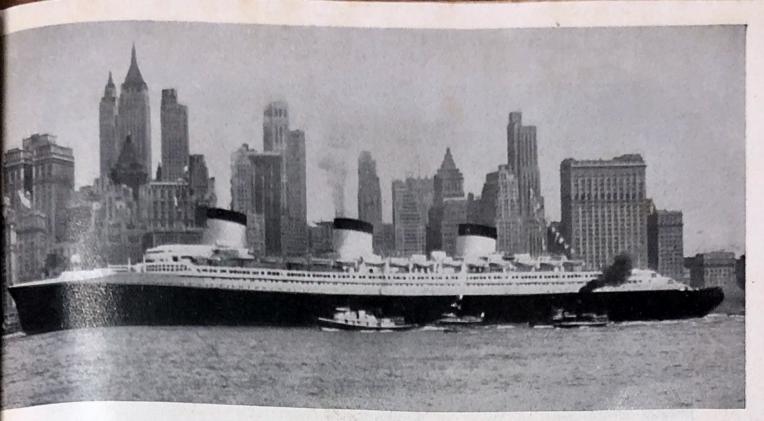
so e di gran lusso, la vendita dei fiori, il negozio di moda, l'ufficio turistico, quello per la Borsa, gli uffici di informazioni, la gran sala di barbieria e di pettinatura, ecc. Il profano perde così la sensazione di essere su una grande nave e si convince di trovarsi effettivamente in un grande albergo.

La nave ora inizia il suo viaggio a tutta forza, ciò che significa raggiungere e oltrepassare le 30 miglia orarie. I servizi entrano nella loro attività, e la vita sociale si fa sempre più varia e intensa. Il lusso domina: uno sciame di « mannequins », inviati dalle maggiori Case di moda di Parigi, presenta sempre nuovi abiti, uno più ricco dell'altro; concerti sinfonici, jazz band, spettacoli di varietà e cinematografici allietano la vita notturna, che si protrae fino all'alba. Domina la fine cucina francese, accompagnata dai Bordeaux, dai Bourgognes, dagli Champagnes.

ricco di fiori e di verde, adorno di due grandi gabbie, dove uccelli canori intessono continuamente un simpatico concerto di gorgheggi e dove zampilli d'acqua completano l'illusione di vivere a terra, in un bel giardino con vista sul mare. Il passeggero vede poi l'enorme sala da pranzo, che ha oltre 600 posti e che di sera è un incanto di luce; la cappella, con organo ed armonium, la quale ha la caratteristica di essere cattolica nelle ore antimeridiane e protestante nelle ore successive; le grandi passeggiate vetrate, che rappresentano un percorso di circa 300 metri e sulle quali sono allineate le sedie a sdraio; la piscina non all'aperto — come è uso sulle navi italiane, — ma rinchiusa nella stiva, ben arieggiata artificialmente e riscaldata quando occorre. Vede inoltre la lunghissima serie di camere con bagno, gli appartamenti di lus-

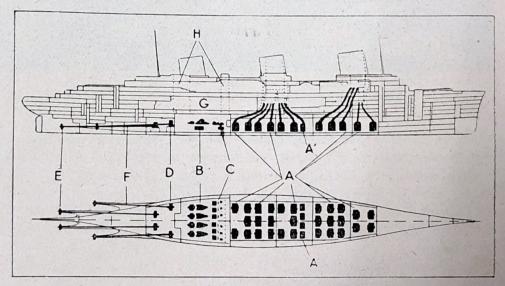
In poco più di quattro giorni si arriva a destino.

Il viaggio è trascorso come un rapido sogno. Ci saluta la nuova e magnifica stazione marittima di Le Havre, ove attendono quattro treni speciali, pronti a portare celermente a Parigi la massa dei passeggeri. In meno di cinque giorni, dalla grande metropoli di New York alla grande metropoli europea!

Se il « Normandie » è un'appendice navigante di Parigi e ha caratteristiche tecniche da metterlo in prima linea, esso non fa certo passare in secondo piano le nostre belle navi italiane.

Il « Normandie » dinanzi ai grattacieli di New-York.

Vi è prima di tutto da tener presente la diversità della *rotta*, e cioè della via seguita dalle navi che fanno capo ai porti del Nord Europa (Cherbourg, Le Havre, Southampton, porti belgi, olandesi e tedeschi) in confronto a quella battuta dalle navi che si dirigono su Gibilterra, la così detta rotta a sud, assai più tranquilla, in gran parte libera da nebbie e quindi in genere favorita dal sole. Pertanto sulle nostre navi gli spazi all'aperto sono ampiamente sfruttati; gli impianti di piscine all'aria libera e la cura del sole ricordano le migliori spiagge, col vantaggio che in mezzo all' Oceano l' aria è purissima, e l' acqua di mare è ricca di sali e non inquinabile. Si crea così a bordo un sano spirito sportivo: le sale di ginnastica, la scherma, la lotta, la voga, i massaggi, le cure fisioterapiche sono inquadrati in un clima estremamente favorevole. Abbiamo poi un ambiente elegante e simpatico, nel quale i servizi procedono colla massima regolarità, ma sempre nell'atmosfera creata dal corretto e pur cordiale tratto del nostro personale, che in ciò è maestro indiscusso.

Il lusso e l'eleganza sono un elemento complementare della vita di bordo, ma non ne sono lo scopo o la nota dominante. Vi è invece un sano spirito di allegra convivenza, una contenuta familiarità, un equilibrio fra il riposo e il ristoro, prerogative di un viaggio di mare, e lo svago che un ambiente scelto dà inevitabilmente nelle sue molteplici manifestazioni.

La cucina, assai variata, è tradizionalmente italiana ed è soprattutto sana.

Schema degli apparati propulsori del « Normandie ».

Il vapore fornito dalle caldaie principali A aziona i quattro turbo-alternatori B e la corrente elettrica prodotta alimenta i quattro motori D, per mezzo degli alberi F, le eliche E. — A', caldaie ausiliari; C, gruppo turbo-dinamo per l'illuminazione; H, pannelli d'aereazione della macchina, attraversanti la sala da pranzo G.

In alto: Il giardino d'inverno. - In basso: La grande sala da pranzo.

Gli elementi tecnici dànno ottime caratteristiche di stabilità, di velocità, di sicurezza.

Gli arredamenti sobrii, ma di fine buon gusto, sono in genere ispirati alla nostra arte classica, che ci ha fatti maestri: essi si adattano alle comodità imposte dalle esigenze moderne.

Salutiamo adunque tranquilli il « Normandie »: un altro propagandista dell'Europa si aggiunge ai benemeriti già esistenti. E sotto questo punto di vista noi vediamo la solidarietà degli interessi morali ed economici europei nel voler ancora influire potentemente sulla mentalità e sulla sensibilità della giovane America del Nord: l'iniziativa della Francia non torna solo a suo vantaggio particolare, ma anche a vantaggio di tutta l'Europa, come a vantaggio di tutta l'Europa è venuta l'entrata in servizio delle grandi navi tedesche e italiane, e lo sarà quella, prossima, della grande nave inglese.

C.

VITA DEL TOURING

Il Ministero Stampa e Propaganda.

Non appena appresa l'istituzione del Ministero Stampa e Propaganda, il nostro Presidente ha indirizzato al nuovo Ministro Conte Ciano il seguente telegramma:

Sua Eccellenza Conte Galeazzo Ciano
Ministro Stampa e Propaganda

Roma

In nome del Touring Club Italiano e personalmente pregoLa voler accogliere cordialissime felicitazioni per meritata sua ascensione all'ufficio di sommo moderatore della stampa e della propaganda auspicando mercè sapiente attività E. V. sempre crescente sviluppo turismo nazionale.

Senatore Carlo Bonardi.

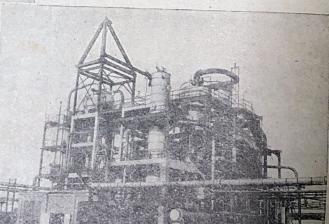
S. E. Ciano si è compiaciuto di tributare al Senatore Bonardi e al Touring i suoi più vivi ringraziamenti.

Nuove pubblicazioni e nuove attività.

« L'officina lavora e produce »: abbiamo detto nel numero di giugno di questa Rivista. Ne sono una prova le pubblicazioni in corso di preparazione delle quali i nostri lettori saranno lieti di avere un cenno sia pure brevissimo.

È uscita il 15 luglio la nuova edizione della **Guida della Toscana** (1). Gli itinerari che erano prima sparsi in più volumi (« Italia Centrale », vol. I, II e III; « Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia », vol. I e II) sono ora raccolti in un solo volume di circa 700 pagine con 16 carte, 15 piante di città e numerose piante di edifici e stemmi. *Firenze* con i suoi immediati dintorni formerà un volume a sè (circa 350 pagine), di cui si sta ora impostando il lavoro preparatorio. Quella di avere

(1) In vendita ai Soci: alla Sede del T. C. I., L. 18; in Italia e Colonie, L. 20; all'Estero, L. 22.

RAFFINATO COL
NUOVO METODO
"CLEAROSOL"

GARGOYLE
Mobiloil

la descrizione della Toscana in un unico volume è una antica aspirazione dei nostri Soci, che oggi saranno lieti di vederla realizzata.

La **Guida del Lazio** (non compresa Roma) che pure raccoglierà in una stretta unità regionale gli itinerari prima sparsi in numerosi volumi (« Italia Centrale », vol. I e III; « Italia Meridionale », vol. I e III) è in corso di stampa e sarà pronta nel corrente agosto.

Le due guide rinnovate corrispondono, nelle caratteristiche sostanziali e in quelle formali, agli altri volumi di nuova edizione. Il testo è stato sottoposto a un accurato e minuzioso lavoro di controllo e di messa a punto, tenendo conto dei mutamenti avvenuti in un decennio, e quale decennio! Chi, come ogni Italiano, è testimone del profondo rinnovamento che ogni plaga della nostra Patria ha subìto negli ultimi anni non avrà difficoltà a credere che, pur conservando quanto vi era di vivo e di utilizzabile nella vecchia edizione, quasi ogni pagina è stata riscritta a nuovo e, naturalmente, rifusa.

Così, anche la disposizione tipografica e la distribuzione della materia è stata migliorata, rendendola più metodica e quindi più chiara e più pratica. Gli itinerari, in generale radiali, in partenza da Firenze o da Roma, si susseguono secondo il moto delle lancette dell'orologio.

La cartografia è stata pure accuratamente aggiornata e accresciuta: nel vol. Toscana, la pianta di Grosseto è stata quasi completamente rifatta per tener conto dello sviluppo meraviglioso della città e per Volterra fu aggiunta alla pianta al 13 000 una piantina del centro urbano all' 8000. Nel volume Lazio figurano le nuove piante di Littoria, Sabaudia, Rieti, Frosinone, Palestrina, Tarquinia e Necropoli di Tarquinia. I tagli delle cartine al 250000 sono stati rifatti tanto per l'uno quanto per l'altro volume, in modo da coprire una maggiore estensione. E, per ciascun volume, è stata preparata la carta d'orientamento al milione e 250 000, nonchè la carta-indice, che permette al lettore di rendersi conto con un solo colpo d'occhio dell'organizzazione del volume.

È superfluo dire delle attrattive turistiche, storiche e artistiche che Toscana e Lazio, nel cuore della nostra Italia, offrono al visitatore e che si riflettono, in sobrie descrizioni, nelle pagine delle nuove Guide. Ogni Italiano sa che l'una è il giardino ove più vigorose fiorirono le arti, e che nell'altro nacque e crebbe la forza di Roma: e gl'incanti di quei paesaggi, sereni o austeri, sono diventati patrimonio comune a tutti, attraverso le raffigurazioni dei nostri Grandi. Onde, in tutti è il desiderio di conoscere appieno quelle regioni.

I due nuovi fiammanti volumi troveranno dunque tra i Consoci le più liete accoglienze, e, ciò che più conta, guideranno molti di essi nel viaggio, che noi auguriamo loro prossimo.

Seguirà, verso la fine dell'anno, il volume **Marche e Umbria,** che tratterà separatamente le due regioni, rilegate però per ragioni pratiche in un solo volume.

E' infine in corso di stesura il testo della **Guida breve d'Italia** annunciata ai Soci nell'ultima Relazione del Consiglio.

Pure in lavoro è la nuova edizione della **Guida dei Possedimenti e Colonie.** Si ritenne opportuno di dividere la Guida in tre volumi: uno per le *Isole italiane dell'Egeo*, uno per la *Libia* e uno per l'*Africa Orientale*. I lavori sono stati iniziati tanto per la Libia, quanto per l'Eritrea e la Somalia.

E' in corso di stampa un volume in lingua francese: **Italie Méridionale, Sicile et Sardaigne** completamente rifuso, destinato come i precedenti alla serie dei « Guides Blues » della Libreria Hachette.

Quanto alla collezione **Attraverso l'Italia** è in corso di stampa il volume *Campania*, che verrà distribuito ai Soci nell'anno 1936.

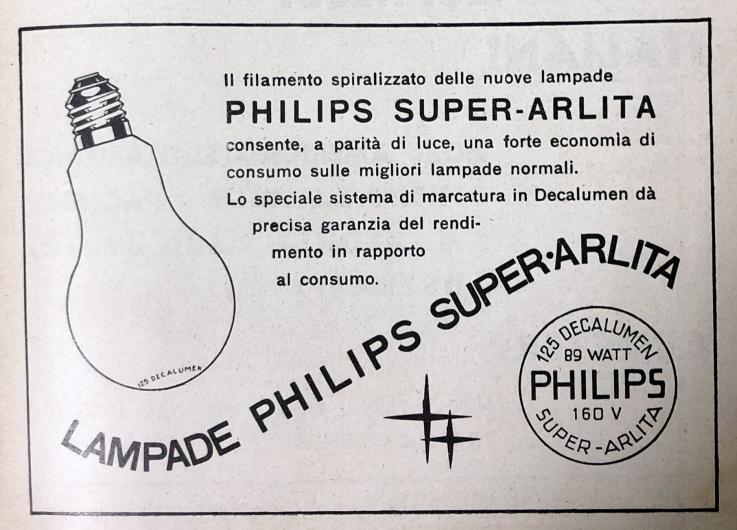
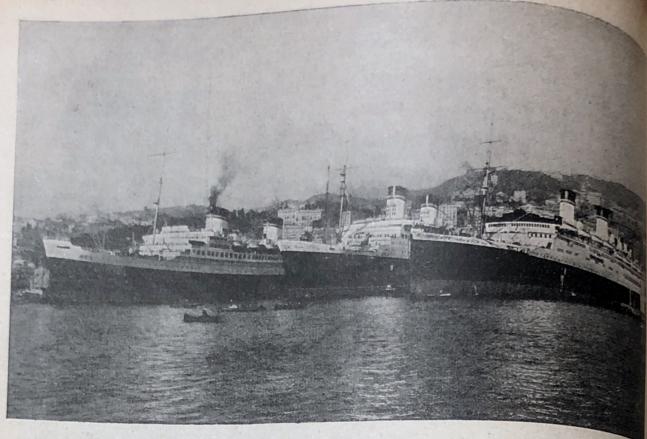
Sono stati poi ristampati il volume *Sicilia* e il volume *Lombardia*, Parte II.

Nello scorso luglio è stato pubblicato, in collaborazione con l'« *Esperanto-Centro-Itala* », il 2° volume della serie delle guide verdi — « *La Verda Guidlibro* » —, che descrive Roma e dintorni *(Romo kaj Ĉirkaŭaĵoj)*. La nuova guida (210 pag., 4 carte e 28 piante), rilegata in tela e oro, sarà distribuita ai partecipanti al Congresso Internazionale Esperantista che ha luogo in Italia nell'agosto corrente. Il volume è posto in vendita ai Soci del T. C. I. a L. 20 — alla Sede del T. C. I.; L. 22 — in Italia e Colonie; L. 24 — all'estero. Pure nel campo esperantista, che ha seguaci fedeli anche nei più lontani Paesi, il Touring svolge così, in accordo con i gruppi esperantisti italiani, una propaganda efficace in favore del turismo italiano.

Di recente ha avuto luogo presso la Sede del Sodalizio una riunione della *Commissione Miglioramento Strade*, alla quale intervennero numerosi Presidenti e Rettori di Provincie, parecchi Segretari Generali di Amministrazioni Provinciali e una sessantina di Ingegneri Capi degli Uffici Tecnici Provinciali e Comunali.

L'argomento all'ordine del giorno era estremamente interessante: quello della *Viabilità Minore*.

La discussione fu ampia ed esauriente e la Presidenza del Touring potè portare alle LL. EE. il Ministro e il Sottosegretario di Stato dei LL. PP. dati e studi molto interessanti sull'argomento.

Un rappresentante del Touring è stato chiamato a far parte della *Commissione per l'iscrizione, la propaganda e la preparazione prebellica* istituita dal R. Automobile Club d'Italia.

Lo stesso R. Automobile Club d'Italia ha chiamato il Touring a collaborare a un *Concorso internazionale italo-francese per autoveicoli a carburanti succedanei*, da esso predisposto in unione coll'Automobile Club de France. Dell'importante manifestazione parliamo in altra pagina di questa stessa Rivista.

L'8ª Conferenza Internazionale del Benzolo.

Ha avuto luogo in Roma dal 22 al 25 giugno u. s. l'8ª Conferenza Internazionale del Benzolo, promossa ed organizzata dalla Federazione Nazionale Fascista degli Industriali dei Prodotti Chimici.

Il nostro Sodalizio, che tanto interesse ha sempre preso alla questione dei carburanti, è stato cortesemente invitato a prendere parte ai lavori del Congresso, ai quali era rappresentato dal suo Consulente Tecnico, Ing. Serafino De Capitani.

La riunione plenaria fu presieduta da S. E. il Prof. Nicola Parravano, Presidente della Federazione suddetta. La riunione, iniziatasi con un discorso di Sir David Milne Watson, Presidente della Conferenza Internazionale dei produttori di benzolo, presentò uno speciale interesse anche dal punto di vista strettamente tecnico, per il numero e la qualità dei rapporti che vi furono presentati e discussi. In linea generale si sono potuti constatare notevoli progressi tanto nei mezzi di produzione quanto in quelli di utilizzazione del benzolo.

Una particolare importanza hanno poi rivestito i risultati ottenuti nell'impiego del benzolo come carburante e componente di miscele carburanti.

La documentatissima relazione presentata dalla « Commissione di detonazione » ne ha fornito una prova più che persuasiva.

Il Campeggio del Touring - Previsioni e primi risultati di una simpatica iniziativa.

Non senza buone ragioni prevedevamo che il XIV Campeggio del Touring avrebbe avuto molto successo. La notorietà del gruppo dolomitico della Pale di S. Martino, la magnificenza della foresta di Paneveggio ai margini della quale sorge l'attendamento, i ricordi gloriosi della nostra guerra di montagna che si riaccendono nel nome della Val Travignolo, la novità quasi assoluta che il versante occidentale della Pale e la bellissima Val Venegia aprentesi ai suoi piedi rappresentano per molti turisti, sono stati i maggiori incentivi che hanno spinto i nostri Soci ad accogliere col massimo entusiasmo l'invito loro rivolto ed a prestare tutto il loro consenso all'iniziativa del Sodalizio.

Ancora altri motivi di attrazione ha il XIV Campeggio per i Soci già affezionati a questa forma di turismo e per i neofiti, che parteciperanno nel 1935 in numero assai rilevante: si tratta dei perfezionamenti che il Touring ha voluto quest'anno apportare alla attrezzatura del Campeggio stesso. Sedici tende di nuovissima concezione, suddivise da due pareti interne che formano delle graziose camerette disimpegnate da un ampio vano che serve da saletta di ritrovo; completa fornitura di candide lenzuola che ha eliminato l'inconveniente dell'apporto personale da parte dei campeggianti permettendo loro di completare il bagaglio con altre cose alle quali per il passato dovevano rinunciare; la tenda a bagni e docce con acqua calda e fredda; il campo di gioco col tennis, e poi ancora tanti e tanti piccoli perfezionamenti, perfino nel già rinomato « Caffè » che si fregia quest'anno del nome di « Caffè del Cimone », e nella cucina. Che dire poi del successo che ha incontrato la sistemazione della vecchia strada della Val Venegia, alla quale ha provveduto il Touring per consentire l'accesso in auto al Campeggio e più ancora per favorire la valorizzazione turistica della vallata?

Tutti questi miglioramenti non hanno però modificato per nulla le tipiche caratteristiche del nostro attendamento e se gli agi si sono adeguati ai nuovi tempi, la vita del campo è rimasta la stessa, gioconda e sana vita di persone forti, vibranti di entusiasmo per le bellezze della natura che a loro si appalesa in tutte le sue manifestazioni.

Inaugurati col primo turno i suoi nuovi impianti, il Campeggio prosegue nel suo fortunato svolgimento. Consigliamo i Soci che ancora non avessero fissato una mèta per le loro vacanze estive, di chiederci il programma del nostro attendamento: forse essi sarebbero ancora in tempo a partecipare almeno al terzo turno che avrà luogo dal 13 al 23 agosto. Sappiano poi i Soci che avessero intenzione di effettuarvi una visita, che essi saranno accolti al Campeggio col massimo piacere: un breve soggiorno basterà a rivelar loro il segreto del crescente successo di questa bella manifestazione estiva del Touring.

Al Passo della Sentinella per la Strada degli Alpini.

Ricordiamo ai Soci che dal 12 al 15 settembre sarà ripetuta l'Escursione al Passo della Sentinella già effettuata con tanto successo nel 1933. I Soci si concentreranno a S. Vito di Cadore donde per il Rifugio S. Marco, la Forcella Grande e la Valle Ansiei, si porteranno a Misurina. Di qui, per i Rifugi Principe Umberto e Tre Cime, raggiungeranno il Rifugio Mussolini dal quale, la terza giornata, avrà inizio il percorso di uno dei più superbi itinerari dolomitici, svolgentesi in gran parte sopra i 2500 m., attraverso una regione nella quale sono tuttora evidentissime le tracce dell'aspra lotta sostenuta dai nostri Alpini per la conquista di Cima Undici e del Passo della Sentinella.

L'Escursione si chiuderà a Dobbiaco ed è prevista un'appendice a Cortina. Il programma illustrato dell'Escursione potrà essere chiesto al Touring, inviando francobollo da centesimi cinquanta.

Società Italo-Americana pel Petrolio Genova

NOTIZIE ED ECHI

ALI NEL CIELO

Nuova conquista dell'ala fascista: Il «record» internazionale femminile di altezza.

Nel giugno scorso la marchesa Carina Negrone dell'Aero Club di Genova ha effettuato all'aeroporto di Montecelio (Roma-Guidonia) un volo di altezza su un aeroplano Caproni munito di motore Pegasus, per stabilire il primato femminile internazionale di altezza della Classe C (aeroplani).

L'apparecchio ha decollato dall'aeroporto alle ore 7,17'45" ed ha atterrato alle ore 8,56'28" raggiungendo l'altezza di m. 12.048.

Il Reale Aero Club d'Italia ha esaminato i verbali relativi al controllo sportivo del volo ed avendo constatato che esso è stato effettuato in conformità dei regolamenti sportivi della Federazione Aeronautica Internazionale, ha omologato la quota raggiunta dalla marchesa Negrone in m. 12.043 come primato internazionale femminile di altezza della Classe C (aeroplani).

Il precedente primato internazionale femminile della stessa categoria apparteneva, con m. 8791, alla aviatrice francese Marise Hilsz, la quale però aveva recentemente migliorato il suo primato raggiungendo la quota di m. 11.289.

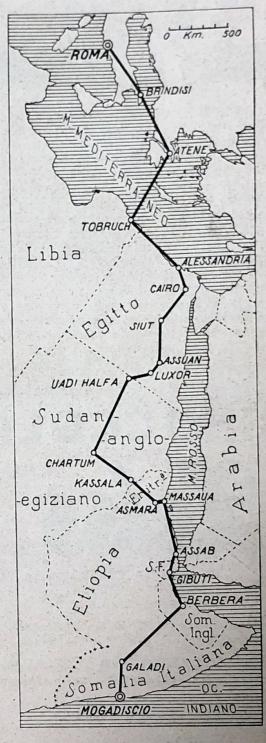
Linea aerea Roma-Ancona.

Nel giugno scorso la Società Ala Littoria ha iniziato il collegamento aereo tra Roma ed Ancona in coincidenza con la linea già esistente fra Ancona e Zara; a Zara si trovano coincidenze per Pola e Fiume. La linea è ora gestita con trimotori leggeri Caproni 97 per 5 passeggeri. Prossimamente su questa linea saranno introdotti degli anfibi Macchi Castoldi 97 a 12 posti, che abbrevieranno notevolmente il viaggio.

La linea aerea Roma-Africa Orientale.

La necessità di una rapida comunicazione aerea tra la Capitale e le due Colonie dell'Africa Orientale è stata, in questi ultimi tempi, oggetto di lunghi studi e di una meticolosa preparazione che ne dovrà assicurare il successo.

Il problema si distingue in due fasi: quella «provvisoria» iniziatasi nel luglio, e quella «definitiva» che sarà realizzata nel prossimo autunno.

E' stato raggiunto uno speciale accordo con la Imperial Airways Ltd., in base al quale è stato iniziato nel luglio scorso un servizio in coincidenza con la linea inglese Londra-Brindisi-Alessandria d'Egitto-Capetown. Tale linea parte da Brindisi il martedì e il venerdì mattina (bisettimanale), fa scalo ad Atene e alla sera giunge ad Alessandria; riparte all'indomani da Alessandria, cioè il mercoledì e il sabato mattina, fa scalo al Cairo, Assiut, Assuan,

Luxor, Uadi-Halfa e alla sera è a Kartum. Da questa città s'inizia il servizio provvisorio dell'Ala Littoria, in coincidenza con quello surriferito.

Questo servizio provvisorio italiano ha due distinti tronchi, l'uno in prosecuzione all'altro: Kartum-Kassala-Asmara-Massaua (lunghezza del primo tronco km. 770) e Massaua-Gibuti-Berbera-Galadi-Mogadiscio (lunghezza del secondo tronco km. 1970). Tale linea sarà disimpegnata inizialmente con quattro aeroplani trimotori che una lunga esperienza di volo, anche alle latitudini equatoriali, dimostra particolarmente idonei alle linee coloniali.

Viene così assicurato un servizio in coincidenza che consente di giungere da Roma a Massaua in tre giorni e a Mogadiscio in quattro giorni.

Questo il servizio provvisorio che durerà pochissimi mesi fino a quando cioè non sarà assicurato il servizio definitivo. Esso costituirà una linea interamente italiana da Roma fino alla capitale dell'Eritrea (Asmara) e fino a quella della Somalia (Mogadiscio). Sulla prima parte di questa linea sono ancora in discussione tre tracciati diversi sui quali dovrà cadere la scelta per il più conveniente. Nella sua estensione totale la rotta supera gli 8000 chilometri.

Il servizio da Roma fino a Mogadiscio sarà gestito dalla Società Anonima Ala Littoria. Ad esso saranno adibiti nuovi trimotori veloci « Savoia 73 P » di un tipo particolarmente adatto al servizio coloniale. La linea sarà bisettimanale.

Nuovo trimotore coloniale: CA. 133.

E' stato recentemente costruito nelle Officine Caproni di Milano un nuovo trimotore coloniale: il Ca. 133, apparecchio destinato al bombardamento ed eventualmente al trasporto di truppe e materiali.

La cellula del Ca. 133 è costruita in legno con rivestimento in tela e strutture resistenti in metallo; è monoplana per metà a sbalzo e a sezione d'ala semispessa; gli alettoni sono a fessura e aerodinamicamente compensati.

La fusoliera è costruita in tubi di acciaio ad alte caratteristiche con rivestimento in tela e in lamiera di duralluminio nella sua parte estrema anteriore; la struttura principale è a sezione rettangolare la quale è completata da una struttura secondaria di carenatura in tubi di acciaio.

L'apparato motopropulsore è costituito da tre motori Piaggio Stella VII con compressore della potenza di 430 HP ciascuno.

L'armamento dell'apparecchio è costituito da due mitragliatrici, una in torretta a scomparsa situata nella parte centrale superiore della fusoliera, l'altra inferiormente. I settori di tiro sono così tutti completamente battuti.

L'armamento offensivo comporta un notevole numero di bombe il cui peso e la specie sono stabiliti volta per volta a seconda degli scopi che si vogliono raggiungere.

Le caratteristiche principali del Ca. 133 sono:

apertura alare	m.	21,240
lunghezza	m.	15,360
altezza	m.	3,600
superficie portante	mq.	65 circa
peso a vuoto	kg.	3900
carico utile	»	3000
velocità massima bassa quota	km/h.	240
velocità massima 2000 metri	km/h.	250
velocità minima	km/h.	110
salita a 4000 metri		15' 14"
tangenza massima 6000 metri in		37' 21"

Anfibio Macchi Castoldi 94.

Sono in costruzione presso l'Aeronautica Macchi di Varese varie unità di un nuovo tipo di anfibio bimotore per trasporto passeggeri, il Macchi Castoldi 94, destinato alle linee dell'Ala Littoria, il cui progetto è dovuto all'Ing. Castoldi, noto costruttore degli idrocorsa detentori del *record* mondiale di velocità.

Il Macchi C. 94 è un monoplano costruito interamente in legno, a scafo centrale, con ala a sbalzo. L'ala è a due longheroni, con rivestimento in compensato, come lo scafo, ed è sovrapposta a questo. Oltre agli alettoni di manovra, essa è fornita di alettoni a spacco per ipersostentazione e frenamento aerodinamico. L'apparecchio porta 2 semicarrelli retrattili le cui ruote vanno ad incastrarsi in alloggiamenti praticati nell'ala. Anche la ruota di coda, carenata, è retrattile. Lo scafo del C. 94 contiene un'ampia cabina per 12 passeggeri ed una piccola cabina antistante, in cui si trova il marconista, e nella quale è pure un divano a due posti così che la disponibilità totale per i passeggeri è portata a 14.

Il C. 94 è munito di due motori Piaggio Stella X RC a raffreddamento ad aria, da 700 HP a 1000 metri. I castelli motori sono affiancati, del tutto indipendenti fra loro e sovrapposti all'ala.

Caratteristiche:

apertura alare	m.	22,65
lunghezza	»	15,52
altezza massima	»	5,40
superficie portante	mq.	75
peso a vuoto	kg.	4400
carico utile	»	2200

Dati di volo teorici:

velocità massima a m. 1000	km-h.	280
velocità crociera a m. 2000	»	240
raggio d'azione massimo	km.	900

Aeroplani ad ala romboidale.

L'Ing. Flaminio Piana Canova ha ideato un apparecchio utilitario da turismo, ad ala romboidale.

Si tratta di un velivolo a potenza ridotta, e ad alto rendimento, che offre nello stesso tempo sicurezza di funzionamento, robustezza, costo minimo di acquisto e di manutenzione. Per il maggior raccoglimento delle masse, dovuto alla sua forma speciale, l'apparecchio ad ala romboidale avrà un peso a vuoto, inferiore a qualunque altro tipo di apparecchio di almeno il 25 %.

Con l'ala Piana Canova non sarà mai possibile la perdita di sostentazione alle incidenze normali di volo (potendo la nuova ala raggiungere i 30-32 gradi di incidenza massima senza alette o altri dispositivi di ipersostentazione) e così pure saranno impossibili la scivolata d'ala e l'avvitamento.

La praticità è inoltre data dal fatto che con un motore da 35 HP si otterranno le velocità che con gli altri apparecchi normali da turismo richiedono una potenza tripla.

Le caratteristiche del nuovo aeroplano sono:

apertura alare	m.	5
lunghezza	»	5
altezza	»	1,65
superficie portante	mq.	13,60
peso a vuoto	kg.	160
carico utile	»	140
velocità massima	km/h	170-180
velocità crociera	»	150
autonomia di volo		ore 8 (circa km. 1000)
quota tangenza	m.	4000

L'attività del Reparto Alta Quota di Montecelio.

Mentre nei Laboratori scientifici del Centro Sperimentale di Montecelio si compiono continue ed importanti esperienze, i piloti del Reparto Alta Quota offrono ampia materia di studio con ascensioni stratosferiche di particolare interesse.

Infatti, il Comandante del Reparto stesso, Maggiore Pezzi, ha recentemente compiuto un lungo volo raggiungendo la quota di 13.600 m.

Il pilota ha avuto modo di compiere interessanti osservazioni sulla funzionalità fisica e psichica della propria persona, specialmente per quanto riguarda i riflessi muscolari degli organi costretti a compiere durante il volo un cospicuo lavoro.

Durante la sua ascensione il maggiore Pezzi ha trovato scarsa visibilità. Dalla verticale di Montecelio ha potuto scorgere Orbetello, Gaeta, il Lago Trasimeno, senza riuscire a intravedere il Mare Adriatico. Com'è noto, in precedenti voli compiuti, i piloti del Reparto Alta Quota in condizioni migliori di visibilità avevano potuto distinguere, dalla quota di 12.000 metri, l'arco del Golfo di Genova e persino il profilo delle creste alpine.

Particolare attenzione, nel suo ultimo volo, il maggiore Pezzi ha rivolto alla formazione della caratteristica nuvola filiforme che l'apparecchio lascia nella sua scia; nuvola luminosa come una meteora; che è stata fotografata da terra con apparecchi speciali.

Il volo ha avuto questa volta una durata considerevole. L'apparecchio partito, infatti, alle ore 9,5 ha atterrato alle 10,15, dopo 70 minuti primi di volo. La temperatura minima raggiunta è stata di 62 gradi sotto zero.

Il traffico aereo italiano nel 1935.

Dalle statistiche recentemente eseguite dall'Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo del Ministero dell'Areonautica, si desumono le seguenti cifre che stanno a dimostrare il sempre crescente sviluppo della nostra aviazione

commerciale. Nel solo mese di gennaio, infatti, con 1651 ore di volo, sono stati percorsi km. 292.658 su una lunghezza complessiva di linea di km. 13.192. I passeggeri trasportati sono stati in tutto 2089 di cui 1581 a pagamento. La linea che ha accusato un maggiore traffico di passeggeri è quella che congiunge Roma con Cagliari e Tunisi, e quella che ha avuto una maggiore percorrenza chilometrica è la Roma-Tripoli.

Nello stesso mese di gennaio 1935 il traffico postale ha raggiunto kg. 12.450 di cui kg. 8.843 di giornali e kg. 3.100 di corrispondenza e pacchi postali. Il peso dei bagagli è stato in tutto il mese di kg. 39.125, di cui kg. 25.095 per passeggeri; le merci trasportate sono ascese complessivamente a kg. 11.810.

Le linee che hanno avuto maggiore affluenza sono state quelle in partenza da Roma, e precisamente quelle dirette a Barcellona, Tunisi, Palermo, Tripoli, Salonicco e Milano.

Mostra di Aeronavigazione alla Fiera del Levante.

In uno dei padiglioni della Fiera del Levante di Bari (6-21 settembre di ogni anno) avrà luogo quest'anno la « Mostra di Aeronavigazione », ove sarà esposto un campionario di tutto quanto oggi offrono l'industria ed i servizî per la navigazione aerea. Potrà infatti essere esposto qualunque tipo di apparecchio aereo; motori e materiali per la costruzione degli stessi, compreso l'arredamento interno delle aeronavi; abbigliamenti per aviatori; apparecchi di osservazione e materiale scientifico inerente all'aviazione; apparecchi di protezione (paracadute, ecc.); materiale per hangars, ecc. Saranno inoltre ammesse alla Mostra le Società esercenti aviolinee.

Il primato mondiale di distanza per idrovolanti.

Il quadrimotore francese « Croce del Sud » ha battuto il primato mondiale di distanza in linea retta senza scalo per idrovolanti.

Partito dall'idroscalo di Cherbourg, il « Croce del Sud » ha ammarato a Jeninchor, nel Senegal francese, dopo aver percorso una distanza di 4335 chilometri.

Il primato precedente era detenuto dagli aviatori italiani Stoppani e Corrado che l'anno scorso volarono per 4125 chilometri sul percorso Monfalcone-Mogadiscio.

La Coppa del Re in Inghilterra.

La classica gara annuale, nazionale, dell'Inghilterra, denominata « Coppa del Re » sarà corsa quest'anno nel mese di settembre: nei giorni 6 e 7. Il circuito del primo giorno, e cioè quello delle gare eliminatorie, si svolgerà

su un percorso complessivo di circa 950 miglia attraverso l'Inghilterra, la Scozia, l'Irlanda Settentrionale, l'Isola di Man ed il Galles. La gara finale sarà costituita da un volo su circuito chiuso di 50 miglia ripetuto successi-

CIRCUITO DELLA « COPPA DEL RE ».

vamente per una lunghezza totale approssimativa di 350 miglia. La gara che avrà inizio e fine all'aerodromo di Hatfield — nord di Londra — è aperta ad ogni tipo di apparecchio purchè costruito sul territorio dell'Impero.

Gran Bretagna - Posta aerea.

Durante il primo trimestre del 1935 il movimento aeropostale britannico ha superato considerevolmente quello del periodo corrispondente del 1934.

	1934 kg.	1935 kg.	Aumento
Linee imperiali	13.480	25.050	86 %
Linee europee	7.470	12.030	61 %
Totale dei servizi ..	24.000	39.800	66 %

La media prevista per i servizi postali con l'Australia è stata di gran lunga superata.

Il Giro di Germania 1935.

Il Giro di Germania 1935, svoltosi dal 28 maggio al 2 giugno scorso, su un percorso di km. 5535, è stato terminato da 138 aeroplani su 156 partenti. La coppa è stata assegnata ad una formazione di 4 aeroplani Klemm L 25, monomotori Hirth XM 60 da 80 HP, del gruppo regionale di Danzica. E' stata classificata seconda la squadriglia di Stoccarda formata da aeroplani identici; il terzo, il quarto ed il quinto posto è stato assegnato anche ad aeroplani Klemm, che già l'anno scorso avevano riportato un eguale successo.

La suddivisione degli aeroplani che hanno terminato il percorso è la seguente: 93 Klemm L 25, 10 Heinkel He 72, 9 Fieseler F 5, 7 Focke Wulf Fv 44, 7 Arado Ar, 66, Klemm Kl 32, 5 Adler G 11.

Sviluppo dell'industria aeronautica cecoslovacca.

Stanno sorgendo in Cecoslovacchia tre nuove ditte di costruzioni aeronautiche: le « Ringhoffer-Werke », che impianteranno stabilimenti di costruzioni aviatorie in vicinanza dell'aeroporto di Stauding in Moravia, e che costruiranno in un primo tempo apparecchi da sport, per i quali la fabbrica di automobili « Tatra » a Nesselsdorf fornirà il motore; ma in un secondo tempo la R. W. intende passare direttamente alla costruzione di motori di aviazione. Inoltre la famosa impresa « Bata », che possiede i più vasti impianti di calzaturifici di Europa, sta già impiantando stabilimenti di costruzioni aviatorie e un apparecchio da sport biposto sarebbe già stato elaborato e pronto per la costruzione in serie. Infine i noti costruttori Benes e Hayn di Pardubitz in Boemia si dedicheranno anch'essi tra breve alle costruzioni aeronautiche.

Una linea aerea sovietica servita da dirigibili.

Si sono recentemente iniziati a Mosca i lavori per la inaugurazione della prima linea aerea nell'U.R.S.S. servita da dirigibili, Mosca-Sverdlovsk. A Sverdlovsk è stata costruita una grande stazione aerea mentre a Mosca tutti i lavori sono già terminati. Il servizio sarà inaugurato nel settembre prossimo. La linea attraverserà le città di Arzamas, Kazan e Janau. La distanza da Mosca a Sverdlovsk, più di 1700 chilometri, sarà attraversata in 18 ore. La linea sarà servita dal nuovo dirigibile sovietico « SSRV 6 » del volume di 18.500 metri cubi. Il dirigibile porterà 20 passeggeri che potranno, volendo, anche coricarsi in comode cuccette. Il rumore del motore sarà quasi nullo. Il dirigibile potrà effettuare anche voli notturni e avrà una stazione radio, che rimarrà in collegamento permanente con la terra ferma. La velocità massima del dirigibile è di 110 chilometri all'ora.

Audaci tentativi per la conquista della stratosfera.

Si stanno compiendo nella Repubblica sovietica i preparativi per la più audace impresa che sia stata finora concepita per la conquista della stratosfera. Tale impresa — che ricorda quanto la fervida fantasia del Verne potè far pensare — consisterà nel volo di uno speciale apparecchio a razzo, alato, simile ad un velivolo da grande velocità che sarà lanciato per la prima volta ad una quota

relativamente bassa, chè infatti non oltrepasserà i 7000 metri. Nell'apparecchio, che è attualmente in costruzione presso uno stabilimento segreto sovietico, sarà chiuso un solo pilota. Centinaia di volontari si sono già offerti per questa impresa la quale, se riuscirà, consentirà — secondo il parere dei tecnici — la costruzione di specialissimi apparecchi stratosferici: veri proiettili aerei destinati ai voli stratosferici per il trasporto, a velocità fantastiche, di passeggeri e di merci.

Accordo franco-germanico per le aviolinee dell'America del Sud.

I servizi aerei fra l'Europa e l'America del Sud della « Lufthansa » e dell'« Air France » sono stati riorganizzati dal 1° luglio secondo un piano in comune, di modo che da tale epoca funziona un servizio postale bisettimanale.

Gli aeroplani della « Lufthansa » partono da Berlino ogni mercoledì e gli aeroplani dell'« Air France » da Parigi ogni domenica.

La sopratassa di 5 pfennig finora percepita dall'amministrazione delle poste tedesche per il trasporto della posta al punto di partenza degli apparecchi dell'« Air France » è stata soppressa.

Il « Conte Zeppelin » non porterà più posta e si limiterà al trasporto dei passeggeri, di merci e di giornali.

Il traffico aereo canadese.

Durante l'anno 1934 gli apparecchi delle aerolinee canadesi hanno percorso 10.457.296 km. in 75.871 ore di volo, trasportando 105.306 passeggeri, 6.550.518 kg. di corriere espresso e 283 500 kg. di posta.

L'aumento, rispetto all'anno 1933, è stato di oltre 20.000 ore di volo, 31.000 passeggeri, mentre nel carico dell'espresso e della posta, è stato rispettivamente di 4.536.000 e 39.009 chilogrammi.

La « Carta d'identità » per la libera circolazione aerea.

E' stata recentemente approvata dal Consiglio Generale della Federazione Aeronautica Internazionale la istituzione di una « carta di libera circolazione aerea ». Essa avrà la denominazione internazionale di « carte d'identité » e permetterà ai turisti dell'aria di godere della esenzione delle tasse di approdo e di partenza, nonchè delle tasse di ricovero, limitatamente al periodo di 48 ore dall'arrivo dell'aeromobile in ciascun aeroporto. Si intende che restano in vigore tutte le altre norme stabilite per eventuali altre prestazioni.

I paesi che finora hanno aderito al regime di reciprocità delle sanzioni fiscali sono: l'Italia, l'Austria, l'Inghilterra, l'Ungheria, la Romania, il Giappone e la Svezia.

PER I SOCI AUTOMOBILISTI

I nuovi provvedimenti di sgravio della tassa di circolazione.

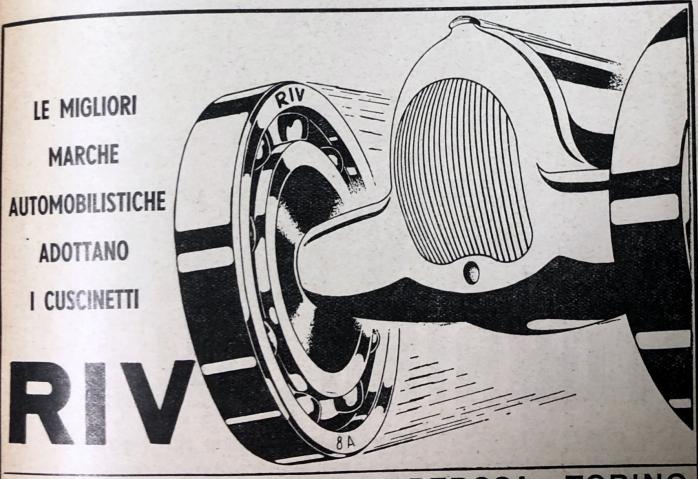
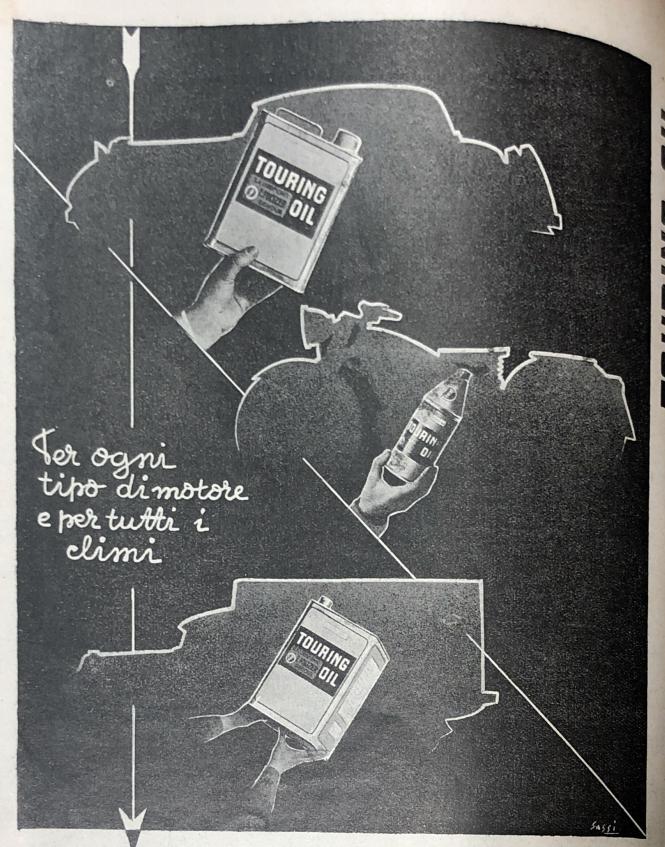
Con R. Decreto-legge del 20 giugno 1935, N. 1048, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 giugno 1935, sono state deliberate nuove agevolazioni fiscali a favore degli autoveicoli. Il Decreto reca due distinti provvedimenti:

1) L'esenzione dalla tassa di circolazione per gli autoveicoli nuovi di fabbrica che saranno messi in circolazione dal 1° luglio p. v.

L'esenzione si estenderà per il periodo di un anno dal mese di entrata in circolazione, in luogo dei sei mesi di esenzione che finora erano concessi agli autoveicoli in genere e dei nove mesi concessi alle autovetture di potenza inferiore a 12 HP e di prezzo inferiore a 12.000 lire. Il nuovo provvedimento quindi aumenta in durata il beneficio dell'esenzione ammettendo a fruirne le seguenti categorie di autoveicoli: autovetture ad uso privato, autovetture di noleggio da rimessa, autovetture da piazza, autobus di autolinee, autobus di alberghi e di istituti scolastici o di educazione. Le altre categorie di autoveicoli continuano a godere dell'esenzione di sei mesi in conformità delle disposizioni precedenti.

Per fruire dell'esonero occorre acquistare dagli Uffici esattori del R.A.C.I. il disco di esenzione, che è rilasciato contro versamento di L. 10; se il contrassegno è acquistato tre giorni prima della fine del mese, viene rilasciato con la data del primo del mese successivo autorizzando la circolazione dell'autoveicolo anche per i tre giorni ultimi del mese in corso.

2) Sono state poi riformate le tariffe della tassa delle autovetture adibite al trasporto di persone, in misura variabile dal 24 al 46 %, in modo da beneficiare i diversi tipi di autovetture secondo la loro potenza.

Le nuove tariffe non prevedono la tassa per autoveicoli di potenza inferiore a 5 HP, non essendovene in circolazione in Italia (la Balilla ha il motore di 12 HP), e neanche per autovetture di potenza superiore a 30 HP, essendo sempre in vigore la disposizione che

TOURING OIL
Per ogni tipo di motore e per tutti i climi
TOURING OIL
TOURING OIL
Sassi

stabilisce in tale misura la massima potenza tassabile delle autovetture. S'intende che le autovetture e gli autobus di potenza superiore a 30 HP sono tassati con la cifra massima di L. 1200, se destinati ad uso privato, o con la cifra massima corrispondente all'uso particolare a cui sono destinati.

Ecco la tabella delle tariffe:

Autovetture adibite ad uso privato.

HP 5	L.	200 —	HP 18	L.	570 —
HP 6	»	225 —	HP 19	»	600 —
HP 7	»	250 —	HP 20	»	640 —
HP 8	»	275 —	HP 21	»	690 —
HP 9	»	300 —	HP 22	»	740 —
HP 10	»	330 —	HP 23	»	790 —
HP 11	»	360 —	HP 24	»	840 —
HP 12	»	390 —	HP 25	»	890 —
HP 13	»	420 —	HP 26	»	940 —
HP 14	»	450 —	HP 27	»	1000 —
HP 15	»	480 —	HP 28	»	1060 —
HP 16	»	510 —	HP 29	»	1130 —
HP 17	»	540 —	HP 30	»	1200 —

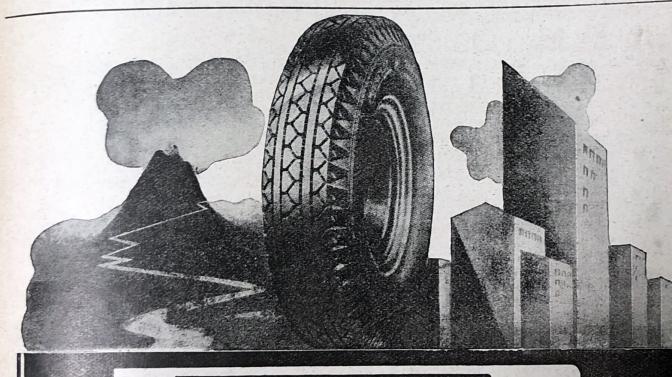
Autovetture adibite per noleggio da rimessa.

HP 5	L.	155 —	HP 10	L.	275 —
HP 6	»	175 —	HP 11	»	300 —
HP 7	»	200 —	HP 12	»	325 —
HP 8	»	225 —	HP 13	»	350 —
HP 9	»	250 —	HP 14	»	375 —
HP 15	L.	400 —	HP 23	L.	660 —
HP 16	»	425 —	HP 24	»	700 —
HP 17	»	450 —	HP 25	»	740 —
HP 18	»	475 —	HP 26	»	785 —
HP 19	»	500 —	HP 27	»	835 —
HP 20	»	535 —	HP 28	»	885 —
HP 21	»	575 —	HP 29	»	940 —
HP 22	»	615 —	HP 30	»	1000 —

Autovetture adibite al servizio pubblico da piazza.

HP 5	L.	30 —	HP 18	L.	130 —
HP 6	»	34 —	HP 19	»	144 —
HP 7	»	38 —	HP 20	»	158 —
HP 8	»	42 —	HP 21	»	172 —
HP 9	»	46 —	HP 22	»	188 —
HP 10	»	50 —	HP 23	»	202 —
HP 11	»	58 —	HP 24	»	216 —
HP 12	»	68 —	HP 25	»	230 —
HP 13	»	76 —	HP 26	»	274 —
HP 14	»	84 —	HP 27	»	318 —
HP 15	»	92 —	HP 28	»	362 —
HP 16	»	100 —	HP 29	»	406 —
HP 17	»	114 —	HP 30	»	450 —

Automobili adibite al servizio pubblico su linea regolare non postale (autobus).

HP 5	L.	60 —	HP 8	L.	60 —
HP 6	»	60 —	HP 9	»	65 —
HP 7	»	60 —	HP 10	»	70 —

HP 11	L.	75 —		HP 21	L.	140 —
HP 12	»	80 —		HP 22	»	145 —
HP 13	»	100 —		HP 23	»	150 —
HP 14	»	105 —		HP 24	»	155 —
HP 15	»	110 —		HP 25	»	185 —
HP 16	»	115 —		HP 26	»	190 —
HP 17	»	120 —		HP 27	»	195 —
HP 18	»	125 —		HP 28	»	200 —
HP 19	»	130 —		HP 29	»	205 —
HP 20	»	135 —		HP 30	»	210 —

ed oltre.

Autobus adibiti a servizio di albergo od istituti scolastici.

HP 5	L.	132 —		HP 18	L.	380 —
HP 6	»	148 —		HP 19	»	400 —
HP 7	»	168 —		HP 20	»	430 —
HP 8	»	184 —		HP 21	»	460 —
HP 9	»	200 —		HP 22	»	490 —
HP 10	»	220 —		HP 23	»	520 —
HP 11	»	240 —		HP 24	»	554 —
HP 12	»	260 —		HP 25	»	590 —
HP 13	»	280 —		HP 26	»	628 —
HP 14	»	300 —		HP 27	»	668 —
HP 15	»	320 —		HP 28	»	708 —
HP 16	»	340 —		HP 29	»	752 —
HP 17	»	360 —		HP 30	»	800 —

Qualora però tali autobus siano adibiti anche a noleggio da rimessa sono soggetti alla tassa stabilita per le autovetture adibite a noleggio da rimessa.

Si prevede che dall'una e dall'altra agevolazione l'Erario subirà una perdita di oltre 60 milioni all'anno. Sostanzialmente quindi i due provvedimenti saranno di grande sollievo per gli automobilisti: essi vengono ad aggiungersi agli altri precedentemente emanati, tutti tendenti ad alleviare l'automobilismo dagli eccessivi oneri fiscali che oggi ne rallentano l'incremento numerico ed il miglioramento di classe.

Certamente il sacrificio per l'Erario, specialmente per i primi due anni, sarebbe stato minore se si fosse adottata la proposta testè avanzata dal Sen. Pozzo, il quale, nel discorso pronunciato al Senato il 27 maggio u. s., richiese che venisse abolita definitivamente la tassa sugli autoveicoli di nuova costruzione, come è stato fatto in Germania, e fosse imposta una tassa unica di ridotta misura, corrispondente alla media effettiva della tassa corrisposta nello scorso anno da tutti gli autoveicoli di vecchia costruzione.

In questo modo si sarebbe avuta, con una sollecita rinnovazione del patrimonio automobilistico della Nazione, una progressiva e graduale abolizione dell'imposta; si sarebbe inoltre raggiunta quella necessaria semplificazione nel servizio di liquidazione e di riscossione della tassa, che è oggi retto da uno dei congegni fiscali più complicati che si conoscano.

Comunque il Governo, con i molti provvedimenti che si succedono di anno in anno, ha dimostrato di essersi già avviato gradualmente e senza scosse per l'Erario verso la definitiva abolizione della tassa di circolazione, che ormai è stata soppressa in molti Stati europei (Portogallo, Francia, Germania, Austria, Iugoslavia, ecc.).

Se poi ai detti provvedimenti si aggiungesse la riduzione della tassa di vendita sulla benzina — alla quale, pure, opportunamente fece largo richiamo il Sen. Pozzo nel suo documentato discorso — si ridurrebbe notevolmente il costo di esercizio degli autoveicoli e si contribuirebbe davvero efficacemente all'incremento dell'automobilismo italiano, suscettibile di enormi progressi, sia riguardo al numero, che riguardo alla qualità degli autoveicoli circolanti.

* * *

Il Ministero delle Finanze ha recentemente disposto che le tasse automobilistiche possono essere pagate con alcuni giorni di anticipo sulla data di decorrenza indicata sul bollo. Pertanto il possessore di un autoveicolo per il quale sia stato adempiuto al pagamento della tassa di circolazione sino alla fine del mese in corso può provvedere al pagamento della tassa per il mese successivo negli ultimi sette giorni del mese corrente.

Similmente per gli autoveicoli non in circolazione non essendo stata pagata la tassa per il mese in corso può essere pagata la tassa per il mese successivo con un anticipo di tre giorni

nei quali è concesso all'autoveicolo stesso di circolare.

Questa seconda anticipazione offre quindi ai contribuenti il vantaggio finanziario di poter usare dell'automobile per tre giorni senza pagare la tassa relativa; la prima tornerà invece utile a chi, dovendo compiere un viaggio, preferisca pagare la tassa nella propria sede oppure a chi voglia evitare l'affollamento agli sportelli che di solito si verifica nei primi giorni di ogni mese. Per il mese di dicembre i termini di cui sopra sono rispettivamente portati a dieci e a sei giorni.

Il Concorso Internazionale per autoveicoli a carburanti sussidiari.

Si è iniziato il 22 giugno p. s. il Concorso Internazionale per autoveicoli a carburanti sussidiari organizzato dal R.A.C.I. e dall'A.C.F., col concorso del T.C.I., dell'Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione, dell'Associazione Nazionale Fascista degli Industriali dell'Automobile e degli altri Enti interessati ai problemi dei carburanti sussidiari.

La manifestazione comprendeva delle prove controllate e delle tappe semplicemente sorvegliate. Vi presero parte in totale una cinquantina di autoveicoli (vetture da turismo, autobus, autocarri leggeri e pesanti) italiani, francesi e belgi.

Una speciale importanza ha assunto, per la sua larga partecipazione, la categoria degli autoveicoli a gassogeno, nella quale abbiamo ritrovato i noti tipi: *Dux, Nostrum, Panhard, Gohin-Poulenc, Imbert*, che già avevamo avuto modo di vedere in funzione nei precedenti concorsi, dal 1924 in poi.

Notevole è stata la netta predominanza dei gassogeni a legna, tutti del tipo Imbert.

Numerosa era anche la categoria degli autoveicoli a gas compressi, che comprendeva un autobus SPA dell'Azienda Tranviaria Municipale di Milano, un autobus leggero Latil e un autocarro Latil, un autocarro Delahaye e, infine, una vettura Citroën.

Anche nella categoria degli autoveicoli a carburanti sussidiari liquidi le adesioni furono numerose.

Il nostro Sodalizio era rappresentato alla manifestazione dal suo Consulente Tecnico, Ing. Serafino De Capitani, che faceva parte della Giuria in qualità di Commissario Tecnico e di Delegato Ufficiale del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Daremo a suo tempo i principali risultati tecnici del concorso, limitandoci, per ora, a mettere in rilievo l'eccellente comportamento degli autoveicoli a gassogeno, sia durante le prove, controllate, di velocità e di consumo, sia nelle varie tappe del percorso, alcune delle quali comprendevano salite lunghe ed erte,

quali, ad esempio, quelle di Radicofani e della Futa.

Per la cronaca possiamo intanto osservare che la vettura Alfa Romeo a gassogeno del Gen. Agostini ha compiuto, ad una media di oltre 90 chilometri all'ora, sulla pista del Littorio, la corsa di 300 chilometri.

Per gli automobilisti stranieri circolanti in Italia.

La stampa nazionale e quella estera hanno ripetutamente dato notizia dei nuovi provvedimenti governativi destinati a favorire i turisti stranieri diretti in Italia colla entrata in vigore dei « Buoni alberghieri » e con la istituzione dei « Buoni benzina ».

Riteniamo ora opportuno portare a conoscenza dei nostri Soci qualche dettaglio comunicato dalla Direzione Generale del Turismo, avvertendo però che detti servizi non potranno entrare nella fase di attuazione se non verso il prossimo autunno.

La Direzione Generale del Turismo, nella sua circolare, premette che i due provvedimenti in oggetto sono strettamente collegati fra loro e che, unitamente alla istituzione dei biglietti ferroviari di libera circolazione a prezzo ridotto, costituiscono una serie di facilitazioni dirette a quei turisti i quali preferiscono visitare l'Italia isolatamente e senza obblighi di itinerari preordinati.

Buoni di albergo. – Da parte di Agenzie di viaggio, delle quali verrà a suo tempo fornito l'elenco, verranno posti in vendita dei libretti di buoni di albergo; tali buoni comprendono oltre la prestazione alberghiera a prezzi di particolare favore, la percentuale del servizio e la tassa di soggiorno.

Il buono sarà nominativo e non cedibile e potrà essere utilizzato contro presentazione all'albergatore del passaporto; il buono dovrà essere firmato all'atto del pagamento dall'acquirente.

Con l'avvertenza che il provvedimento non è ancora definitivo, si indicano qui sotto i prezzi dei buoni:

		Camera senza bagno	Camera con bagno
Alberghi superiori «S»	Pensione	68	80
	½ Pensione	60	72
» Gruppo A «A»	Pensione	55	67
	½ Pensione	48	60
» » B «B»	Pensione	45	50
	½ Pensione	40	45
» » C «C»	Pensione	36	42
	½ Pensione	30	35
» » D «D»	Pensione	30	36
	½ Pensione	25	31

Sui prezzi suddetti potrà venire applicato dagli albergatori un supplemento stagionale di L. 10 per le categorie S. A. e L. 5 per B.C.D. durante un periodo non superiore a 60 giorni che verrà stabilito in relazione alla stagione o ai periodi stagionali di più intensa affluenza, nelle località di soggiorno e cura, come nei grandi centri.

Tali periodi risulteranno tassativamente indicati in un libretto vademecum.

Gli acquirenti dei buoni verranno forniti di un elenco degli alberghi classificati per gruppi, nei quali potranno essere spesi i buoni anzidetti.

Nel caso in cui il portatore dei buoni o perchè l'albergo cui il turista desse la preferenza fosse completo o per altre ragioni, volesse alloggiare in albergo di altro gruppo, potrà farlo pagando la differenza se l'albergo prescelto è di gruppo superiore, o incassando la differenza se di categoria inferiore.

I buoni non utilizzati potranno essere rimborsati al turista dall'agenzia venditrice la quale però farà una trattenuta del 20 % sul prezzo di acquisto.

Buoni benzina. – Da appositi uffici Enit, in tutti i valichi di frontiera terrestri e marittimi, verranno posti in vendita libretti di buoni

benzina agli automobilisti stranieri i quali siano forniti di buoni di albergo.

I buoni benzina comportano un beneficio di 0,40 il litro per coloro i quali abbiano acquistato buoni albergo per una permanenza inferiore ai giorni 15; e di L. 0,90 il litro per le permanenze superiori: tale facilitazione è consentita sino alla misura massima di 20 litri al giorno di benzina a prezzo ridotto.

I buoni benzina saranno spendibili presso tutti i distributori delle Società A.G.I.P., NAFTA (Shell) e S.I.A.P. (Standard) e, oltre al vantaggio dell'economia, comportano quello di evitare il fastidio del pagamento ad ogni singolo rifornimento.

Contro pagamento di un supplemento di L. 0.20 il litro, saranno venduti anche buoni per l'acquisto dei « supercarburanti ».

E' anche ammesso il rimborso dei buoni benzina eventualmente non usufruiti a causa di un soggiorno forzatamente più breve, ma ciò sempre in relazione e subordinatamente al rimborso dei « buoni di albergo » e con le stesse modalità.

Richiamo alle armi di autisti che presentano o conducono autoveicoli requisiti.

Una importante disposizione è stata emanata con il R. Decreto-legge 13 maggio 1935, N. 836, non solo per gli effetti giuridici e militari, ma anche per la sua novità nel campo automobilistico. Nei casi in cui, a norma delle vigenti disposizioni di legge, viene indetta la requisizione di veicoli a trazione meccanica, automobili, locomotive stradali e motocicli, sono contemporaneamente richiamati alle armi i sottufficiali e militari di truppa in congedo delle varie armi, specialità, corpi, servizi, provvisti di patente civile di guida, che presentano o conducono i veicoli stessi alle Commissioni di requisizione, purchè soggetti ad obblighi di servizio militare.

In altri termini, al momento della presentazione di un autoveicolo all'autorità militare per requisizione, può essere richiamato contemporaneamente e singolarmente alle armi il conducente o il presentatore munito di patente di guida, purchè soggetto ad obblighi di servizio militare. Il richiamo è fatto prescindendo dall'arma, corpo, servizio o specialità a cui il conducente appartenga.

VIII Salone Internazionale dell'Automobile.

Con Decreto 30 aprile 1935 del Capo del Governo, ritenendosi opportuno, per necessità sopravvenute nel mercato dell'industria automobilistica, stabilire una data diversa da quella delle edizioni precedenti del Salone, ha fissato che l'ottavo Salone abbia luogo in Milano dal 9 al 20 novembre 1935.

POSTE-TELEGRAFI

Recapito per espresso della corrispondenza aerea.

La Direzione Generale delle Poste e dei Telegrafi ha disposto che i destinatari di corrispondenze trasmesse per *via aerea* ne possano chiedere il recapito *per espresso*, ove naturalmente i mittenti non abbiano già chiesto tale modo di consegna.

In tal caso i destinatari sono assoggettati al pagamento di un solo diritto di espresso in L. 1,25 per tutti gli oggetti pervenuti contemporaneamente con uno stesso apparecchio e recapitati con la medesima gita. Il diritto di espresso verrà riscosso all'atto della consegna mediante applicazione di un segnatasse di L. 1,25.

Per usufruire di tale concessione, le Ditte, gli Enti ed i privati dovranno fare tempestiva domanda alla Direzione Provinciale delle Poste e dei Telegrafi.

Diritto di raccomandazione per le stampe periodiche e propagandistiche.

La legge 4 aprile 1935-XIII, N. 455, andata in vigore nel maggio u. s., stabilisce in L. 0,30 il diritto di raccomandazione per le stampe periodiche e per le propagandistiche non periodiche presentate in quantità non inferiori a 10.000 esemplari per ogni spedizione, le une e le altre spedite col sistema del conto corrente postale.

In caso di smarrimento o perdita totale del contenuto, non cagionati da forza maggiore, è corrisposto l'indennizzo di L. 7.50.

Le pratiche per ottenere l'autorizzazione a spedire gli invii sopra ricordati vanno svolte presso le singole Direzioni Provinciali P. T.

Buoni postali fruttiferi.

Il saggio di interesse dei buoni postali fruttiferi è stato elevato dal 3 al 3 ½ per cento a partire dal 1° luglio u. s. Sono stati pertanto emessi nuovi titoli dei tagli da L. 100, 500, 1000 e 5000 che si acquistano e si rimborsano presso qualsiasi ufficio postale, meno le Ricevitorie di 3ª classe che non possono nè emettere nè rimborsare quelli da 5000. Si possono acquistare e rimborsare anche buoni da lire 50.000 e 100.000 ma solo negli Uffici Centrali dei Capoluoghi di provincia all'uopo autorizzati.

I titoli in parola sono nominativi, non cedibili, non sequestrabili, duplicabili, esenti da imposte o tasse presenti o future, e possono intestarsi ad una o più persone, ad Enti, Associazioni e Ditte, e sono vincolati anche per cauzione a favore dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e di qualsiasi altra pubblica Amministrazione.

I Comuni facenti parte della nuova Provincia di Asti.

Con R. Decreto-legge N. 297 del 1° aprile c. a. è stata istituita la provincia di Asti, la cui circoscrizione comprende, oltre al territorio del cessato circondario di Asti, anche i seguenti comuni, già appartenenti alla provincia di Alessandria.

Bruno, Bubbio, Calamandrana, Calliano Monferrato, Casorzo, Cassinasco, Castagnole Monferrato, Castel Boglione, Castelletto Molina, Castello d'Annone, Castelnuovo Belbo, Castel Rocchero, Cerro Tanaro, Céssole Cortiglione, Cunico, Fontanile, Grana, Grazzano Monferrato, Incisa Scapaccino, Loazzolo, Maranzana, Mombaldone, Mombaruzzo, Monastero Bormida, Moncalvo, Montabone, Montemagno, Montiglio, Nizza Monferrato, Olmo Gentile, Penango, Quaranti, Refrancore, Roccaverano, Rocchetta Palafea, S. Giorgio Scarampi, Scandeluzza, Serole, Sessame, Tonco, Vaglio Serra, Vesime e Viarigi.

Nuova emissione di francobolli.

Sono stati emessi nuovi francobolli speciali, commemorativi della istituzione della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale.

La serie si compone dei seguenti tagli:

a) pel pagamento delle tasse postali in genere, da 0,20 (+ 0,10 di sopraprezzo); 0,25 (+ 0,15); 0,50 (+ 0,30); 1,25 (+ 0,75);

b) per il pagamento della sopratassa di trasporto aereo, da 0,50 (+ 0,50).

L'importo del sopraprezzo è destinato a favore dell'Opera di Previdenza della Milizia predetta, eppertanto i francobolli sopraindicati hanno valore, agli effetti della francatura, soltanto per il prezzo base e non sono ammessi al cambio.

I servizi postali coll'Africa Orientale.

Allo scopo di rendere sempre più stretti i rapporti fra la Colonia dell'Africa Orientale e la Madre Patria, specialmente per quanto riguarda il trasporto di uomini e materiale e soprattutto della posta, l'Alto Commissario di quella lontana Colonia, S. E. De Bono, ha deciso di migliorarne i servizi marittimi coll'aumento del numero delle linee regolari che vi fanno capo. Navi veloci e modernamente attrezzate, utilizzate anche per l'inoltro della posta, hanno iniziato già da tempo i loro viaggi con tre nuove linee, che partono regolarmente il 7, il 15 e il 22 di ogni mese da Napoli, e compiono il lungo percorso Napoli-Massaua in 7 od 8 giorni. Ma a risolvere in modo più completo l'annoso problema delle comunicazioni coll'Africa Orientale, è intervenuto l'opportuno provvedimento di adibire tutte le navi straordinarie, che trasportano materiale, truppe e operai, all'inoltro della corrispondenza.

Pacchi per l'Eritrea e Somalia.

I pacchi diretti a militari mobilitati o a personale appartenente a unità mobilitate nell'Eritrea e nella Somalia, possono contenere soltanto indumenti, tabacco ed oggetti di uso personale; non devono eccedere il peso di 2 kg., il volume di 8 dmc. e la lunghezza di 40 cm., e non possono essere nè assicurati, nè gravati di assegno.

TRA I LIBRI

A. Marescalchi e L. Visintin. – *Atlante Agricolo dell'Italia Fascista.* – Istituto Geografico De-Agostini, Novara, 1935-XIII; 92 carte a 16 colori e 145 grafici, con autografo di S. E. il Capo del Governo.

Nelle nitide cartine di questo Atlante sono espressi in sintesi grafica efficacissima i cento e cento aspetti dell'attività agricola italiana, che il Duce ha posto «al primo piano dell'economia nazionale». La distribuzione della superficie secondo le diverse colture, i comprensori di bonifica, la popolazione agricola, la produzione dei cereali, dei legumi, del vino, dell'olio, delle frutta e degli ortaggi, l'allevamento del bestiame e del baco da seta, i prodotti della pesca, il consumo dei concimi: ecco i temi delle carte; mentre numerosi diagrammi inseriti negli spazi utilizzabili delle carte stesse permettono utili confronti con le analoghe produzioni estere o illustrano l'entità e la direzione del nostro commercio dei prodotti agricoli con l'estero.

L'Atlante agricolo, disegnato e stampato con il buon gusto e l'accuratezza tradizionali dell'Istituto novarese, costituisce una base indispensabile per chiunque si interessi di economia, nonchè un documento di poderosa efficacia didattica e propagandistica.

FASCI ITALIANI ALL'ESTERO. – *L'Abissinia e Noi.* – Roma, Tip. Regionale, 1935-XIII; pag. 64, con una carta geografica.

E' una svelta e bene informata monografia, con un sicuro riassunto storico e una giusta visione del momento presente.

ANTONIO MUÑOZ. – *Roma di Mussolini.* – Treves, Milano, 1935-XIII; pag. 508 con 550 ill.: L. 100.

Leggendo questo libro magnifico sotto ogni punto di vista e così alieno da qualunque frase rettorica, par di udire continuamente risuonare il passo delle legioni di Roma ancora scandito dal rullo dei tamburi dei Balilla. Egli è che la grandezza sta non nelle parole ma nelle cose; sta nella potenza delle memorie, sta nella realtà grande del presente, consiste nei propositi e negli auspici del sicuro avvenire. La documentazione grafica, amplissima e scelta con cura particolare, è parte integrale dell'opera. Essa arriva, nel tempo, insieme col testo, fino ai progetti per il palazzo del Littorio; nello spazio fino a Littoria. L'A. non dimentica di avere scritta una *Roma di Dante* e una *Roma barocca;* fiso anche al passato, scrive giustamente: « Perchè la grande Roma dell'epoca mussoliniana mantenga il fascino di quella papale, bisogna che conservi il suo carattere di città latina e mediterranea... perchè il vecchio nucleo sia risparmiato non c'è che un modo: affrettare la costruzione di quello nuovo, e collegarlo con la metropolitana... Così la nuova Roma salverà l'antica, come Marghera salva Venezia ».

ROBERTO CESSI e ANNIBALE ALBERTI. – *Rialto* (*L'isola - Il ponte - Il mercato*). – Bologna, Zanichelli, 1934-XIII, pag. 454, con 21 tavole: L. 30.

Un così grande numero di pagine per un così limitato argomento, anche se si tratta del centro economico della grande città, possono sembrare troppe; ma quando s'incomincia a leggerle — ed è, sul serio, una lettura interessante e piacevole — si trova che molte parti si vorrebbero più sviluppate e approfondite. E dalla lettura si riporta l'impressione che, almeno per quello che riguardava Rialto, la Serenissima si trovava in continua crisi e che non riusciva a racimolar danaro per le più urgenti riparazioni degli edifici, se non nei casi estremi, come avvenne dopo l'incendio furioso e devastatore del 1514 che trasformò il luogo in un immenso braciere. Che caleidoscopio, che brulichio di vita in questa Rialto, ove si può dire, passava tutta Europa e quanti interessi si agitavano e avvenimenti si intrecciavano in sì angusto spazio che soltanto un ponte di legno collegò per tanti secoli col centro religioso e politico della Repubblica.

Anche del ponte sono narrate le vicende fino alla costruzione del solenne ponte di pietra, di cui si leggono qui tutti i particolari, anche quello del costo, che fu esattamente di ducati 245.537.

La terza parte di questo bel libro riguarda la vita economica di Rialto, ma questa è stata dagli Autori contenuta di proposito in limiti ristretti, « perchè la funzione commerciale di Rialto si compenetra strettamente in quella della Nazione tutta », ma anche così è piena d'interesse. Un cospicuo numero di documenti (belli quelli riguardanti la costruzione del ponte) e due capitoli di un poemetto su Venezia completano questo prezioso volume. Le illustrazioni riguardano specialmente i progetti del ponte: destano curiosità quelli del Palladio e dello Scamozzi e in particolare uno stranissimo progetto secentesco di Guglielmo Marastoni, che proponeva sul ponte già costruito la sopraelevazione di un palazzo di sei piani.

G. B. DAL PIAZ e ANGELO BIANCHI. – *Monografia geologico-petrografica sull'Alto Adige Orientale e regioni limitrofe.* – Pubblicaz. N. 135 del Magistrato alle Acque, Ufficio idrografico. – Roma, Ist. Poligrafico dello Stato, 1934-XII: L. 180.

Monografia veramente « monumentale » può dirsi il ponderoso volume in cui è consegnato il risultato di sette anni di studi e di ricerche degli Autori; e risultato oltremodo felice è quello raggiunto dalle due memorie, una geologica, dovuta al Prof. Dal Piaz, l'altra petrografica dovuta al Prof. Bianchi coadiuvato da allievi e colleghi (Prof.ri Andreatta, Semerano, Azzini). L'attuale volume è venuto a dare, mediante il controllo e la nutritissima raccolta di elementi di fatto accumulati in minuziose e ripetute visite in posto e in pazienti ricerche di laboratorio, una luminosa conferma di quanto il Termier aveva solo genialmente intuito e il Suess aveva accolto ed esposto in felice sintesi nella sua famosissima opera. La carta tectonica alla scala di 1:200.000 annessa alla monografia, preparata dal Prof. Dal Piaz, rappresenta egregiamente le caratteristiche geologiche e tutte le grandi unità tectoniche dell'Alto Adige Orientale secondo i risultati dei recenti studi; la monografia inoltre — richiamandosi a quanto è stato osservato in altre masse intrusive del grande arco eruttivo periadriatico dopo che il Salomon ebbe irrefragabilmente provata la contemporaneità dell'intrusione tonalitica con lo sprofondamento della grande zolla periadriatica — con-

clude, e per analogie e per constatazioni dirette, che anche il massiccio tonalitico e grano-dioritico delle Vedrette di Ries va ascritto all'epoca terziaria (probabilmente all'Oligocene superiore o al Miocene inferiore), ossia è riferibile al ciclo magmatico cenozoico.

Il corredo di schizzi, carte, tavole, profili, panorami, microfotografie, diagrammi di differenziazioni chimiche e strutturali delle rocce è straordinariamente ricco e significativo, e condotto con unità di metodo.

L'Alto Adige Orientale, all'est del torrente Aurino, può dirsi così pienamente esplorato per merito italiano in rapporto al nuovo orientamento scientifico, sia dal punto di vista geologico, sia da quello petrografico.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI (Consiglio Superiore, Servizio idrografico). – *Le sorgenti italiane; elenco e descrizione: Sardegna.* – Roma, Ist. Poligrafico dello Stato 1934-XII. Un vol. di pag. 416, con numerose ill., diagrammi e 6 carte a colori: L. 25.

E' il volume IV della pubblicazione N. 14 del Servizio idrografico e continua degnamente l'utilissima serie iniziata coi volumi relativi alle Puglie, alla Sicilia, all'Agro Pontino col bacino di Fondi. Nel caso del volume in questione, l'iniziativa risponde più che mai ad urgenti necessità locali, considerato che il rifornimento idrico dell'Isola, così per le irrigazioni come per gli usi domestici e igienici è, di norma, assillante, ma sempre difficile. La conoscenza delle manifestazioni idriche sarde riveste perciò un'importanza di primo piano: basti dire che nello spazio di due anni sono state visitate, tra difficoltà non lievi, circa 26.000 sorgenti, ed eseguite 40.000 misure di portata. Naturalmente non tutte le sorgive sono state enumerate nel volume, il quale cita soltanto quelle con portata superiore a litri 0,1 al secondo.

L'opera è divisa in quattro parti, di cui la prima comprende l'esposizione geomorfologica e climatologica della regione e i risultati del riconoscimento; le altre, la descrizione, le elencazioni e l'indice alfabetico delle sorgenti. Ottime le carte idrologiche.

TOURING CLUB DE FRANCE. – *Guide de Route 1935*, Paris, 1935, pag. 684; gratis ai Soci del T. C. F.

È la nuova edizione del noto Annuario del T. C. F., che elenca le principali località della Repubblica con sommarie indicazioni geografiche e statistiche, sui mezzi di comunicazione, sugli alberghi, sui monumenti, ecc. Seguono brevi capitoli sulla circolazione, sulle tasse automobilistiche, sul turismo aereo, nautico, gastronomico, ecc. Opera utilissima a chi si proponga un viaggio nella provincia francese.

DARIO LISCHI (Darioski). – *Polonia d'oggi* (Impressioni e ricordi), Succ. F.lli Nistri, Pisa, 1934-XII, pag. 208, ill.: L. 8.

Che gl'Italiani volgano con rinnovata coscienza di sè e con più acuto interesse gli occhi oltre confine, è prova, tra altre, l'attuale fioritura di opere informative sui varî Paesi e più il favore che queste ottengono nel pubblico. Anche la qualità è migliorata in questi scritti: dalle impressioni di viaggio più o meno letterarie, più o meno intrise d'esotismo e di « colore », siamo decisamente passati a lavori più realistici, a visioni più « a fuoco », nelle quali il pittoresco non soverchia o non esclude l'esposizione pacata delle condizioni politiche ed economiche particolari. La Polonia, la giovane Repubblica che pure ebbe e mantiene con l'Italia tanto stretti legami di cultura, e che si rivela fattore di prima importanza nella politica europea, è assai poco conosciuta fra di noi. Darioski, con questo suo agile, appassionato volume, ci offre, con una gradevole escursione sulle sue orme, il modo di venire a contatto con l'attuale realtà della Polonia. Delineate con rapidi cenni storici e con la rassegna delle opere degli Italiani in terra polacca, le « affinità spirituali polacco-italiane », l'A. esamina l'economia della Nazione, le bellezze naturali, l'arte, la letteratura, lo spirito attuale della Polonia. Dopo aver seguito l'A. nel suo viaggio attraverso le città e le campagne, le miniere e le montagne, nei suoi contatti con le autorità e la popolazione, non si può che auspicare con lui una più intima conoscenza e una più stretta collaborazione con questa Nazione risorta all'indipendenza da poco, ma che già ha una sua netta volontà di potenza.

PIERRE DE NOLHAC. – *Peintres Français en Italie*. – Paris, Librairie Plon; pag. 142, con 12 tavole fuori testo: franchi 20.

Per scrivere con tanto fervida scioltezza e con sì liquida vena, non basta essere francesi; è necessario dominare il soggetto, averlo analizzato in ogni fibra per giungere a sì pittoresche sintesi.

Questi capitoli, dedicati a Claudio di Lorena, a Robert, a Fragonard, alla Vigée-Le Brun, non sono soltanto studi di storia dell'arte ma interpretazioni d'anime e da ciò si comprende perchè nelle illustrazioni l'A. ha presentato soltanto disegni piuttosto che i grandi quadri.

MARIA FERRARI BANDINI-BUTI. – *La meravigliosa Storia del Libro* – Hoepli, Milano, 1935-XIII; pag. 282 con 82 ill. originali, 9 tavole a colori del pittore Mariano Leone e 35 tavole documentarie in appendice: L. 24; rilegato in tela, L. 32.

Di rado avviene di leggere di un libro un titolo così bene appropriato. Meravigliosa cosa infatti il libro e la sua storia. Esso corona l'evoluzione mirabile per la quale dal fatto sublime del pensiero si è passati all'espressione verbale di questo, poi alla sua rappresentazione grafica. Il libro della signora Ferrari Bandini-Buti prende le mosse dalla più semplice rappresentazione grafica del pensiero, i nodi, e prosegue attraverso le rappresentazioni per imagini, l'invenzione dell'alfabeto, i mezzi della scrittura, la fabbricazione della carta, l'enorme progresso dell'invenzione della stampa, i prodigi dell'arte tipografica, la bibliofilia, il restauro dei vecchi libri, le illustrazioni, la fotografia e infine il giornalismo. Col quale la materia non è esaurita perchè si parla ancora del libro « per gli occhi spenti », dei libri curiosi, del prezzo dei libri, ecc. Questa la via maestra dell'opera, ma, durante il cammino, quante deviazioni; vogliamo dire quanti episodi che insaporiscono la lettura resa attraente dallo stile fresco e garbato. E gli aneddoti a ogni passo; il libro ne è così ricco che lo vedremo saccheggiato dai giornali settimanali. E' dunque questa un'opera per giovani, come lascia intendere un sottotitolo del frontespizio interno? No, è un libro per tutti, e così utile che in un'ideale biblioteca lo vedremmo al suo posto col Numero uno.

MARGHERITA G. SARFATTI. – *Daniele Ranzoni.* – Roma, Reale Accademia d'Italia (N. 1 della collezione « Artisti Italiani dell'Ottocento »), 1935-XIII; pag. 184, con 65 illustrazioni, tra cui 6 tavole fuori testo: L. 50.

I macchiaioli, gli impressionisti, gli scapigliati, li chiamavano al loro tempo « indiavolati e rivoluzionari »; ma indiavolata è anche questa prosa, a macchie, viva, arguta, la più giusta di tono per l'argomento; poi essa si fa più tranquilla nella biografia del « Ranzonella », scarnita nel narrare la fine dolorosa, serena nell'analisi dell'arte. Duttilità mirabile; lettura quindi gustosissima, saporosa. Della quale tutto potrà svanire, ma si salva nella memoria l'incisivo carattere dell'arte del Ranzoni « antistorica, antiromantica, antimelodrammatica, fatta di pura plastica e di sentimento puro ».

GUIDO TONELLA. – *Il Sestriere invernale e le sue gite.* – Pag. 164, 58 illustrazioni e un foglio al 50.000 a 5 colori coi tipi dell'Istituto Geografico Militare. Editore « Sci Club Sestriere »: L. 16.

Venti itinerari di pura discesa, accessibili cioè in salita con mezzi di trasporto meccanici, 22 itinerari misti, accessibili oltre che con la teleferica o con l'auto, con breve salita a piedi, 32 ascensioni o traversate di maggiore entità. Queste cifre compendiano la dovizia di itinerari che il Colle del Sestriere, assurto in breve volgere di anni al rango di grande stazione di sports invernali, certo la più caratteristica e forse la meglio attrezzata nel campo sportivo sui due versanti delle Alpi, offre alle falangi sempre più numerose dei suoi appassionati frequentatori.

A. BOLOGNA. – *Come si fotografa oggi*, con 80 tavole. – Esempi e proemio di M. Bernardi, Hoepli, Milano, 1935, pag. 48, 80 tav.: L. 18.

Non un manuale tecnico di fotografia, ma un'antologia di 80 fotografie scelte fra le più belle e significative degli ultimi anni, con l'indicazione dei dati tecnici (apparecchio, formato, obiettivo, diaframma, materiale sensibile, ora, posa, sviluppo, ecc.), con i quali esse furono ottenute. Il proemio del Bernardi « Spiriti e forme della fotografia attuale » e il capitolo del Bologna « Fotografia in pratica » sono quanto di più acuto e di più sensato sia stato scritto da qualche tempo in Italia sull'argomento. Le riproduzioni, ottimamente stampate in rotocalco, seducono non solo il fotografo, ma chiunque abbia il senso del bello.

GIULIANO DONATO PETTÉNI. – *Bergamo, scritti varî di letteratura e di storia.* – Bergamo, 1935. pag. 184.

— *L'Arte della Musica in Bergamo.* – Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo, 1930-VIII (per cura della Banca Mutua Popolare di Bergamo), pag. 116, con 50 illustrazioni.

« Per il Petténi bisogna dire che egli scopre perchè ricorda, che ricorda perchè ama, che ama come i bergamaschi sanno amare, come i bergamaschi hanno la virtù e la gioia di amare la loro Bergamo ». Così, con perfetta esattezza, nella prefazione. Bergamo è il fulcro di questi scritti varî, anche se il punto di partenza è talora un poco lontano dalla bella città orobia; così nei felicissimi spunti manzoniani, carducciani e fogazzariani. Ma è Bergamo in pieno negli altri studi e particolarmente nel volume sull'Arte della Musica, repertorio informatissimo e minuzioso, che aggiunge altri preziosi particolari alla « Vita di Gaetano Donizetti », scritta precedentemente dal Petténi. Aggiungasi all'interesse di questi due volumi il nitore di una prosa semplice e garbata e il ricordo melanconico della prematura scomparsa di uno scrittore che fu valoroso combattente e morì per le complicazioni di una ferita.

CLUB ALPIN FRANÇAIS. – *Manuel d'Alpinisme.* – Chambéry, Dardel, 1934, 2 vol. di pag. 393 e 296.

In collaborazione con il « Groupe Haute Montagne », il C.A.F., la massima associazione alpinistica francese, ha pubblicato in due volumi diversi studi assai interessanti per gli alpinisti. Il primo tratta largamente della parte scientifica (geologia, studio delle nevi e dei ghiacciai, meteorologia, flora, fauna, geografia umana, topografia e fototopografia, fotografia, storia, ecc.). Il secondo riguarda la parte tecnica e descrive l'equipaggiamento, spiega i modi di salire su roccia e su ghiaccio con corda e mezzi artificiali speciali, studia i pericoli della montagna, dà consigli igienici, notizie mediche e indica le misure preventive contro gli accidenti della montagna.

ROLAND G. ANDREW. – *Through Fascist Italy. An english hiker's pilgrimage.* – George G. Harrapand Co., Londra, 1935, 304 pag., 34 ill.: 10 sh. 6 d.

È il racconto d'un recente viaggio d'un « hiker », il viaggiatore a piedi con sacco e tenda, attraverso l'Italia, dal Monginevro a Milano, Rimini, Firenze, Roma, Littoria, Napoli, Calabria, Sicilia. Nonostante talune « cantonate » formidabili, l'opera è riuscita una vivace e fresca pittura del nostro Paese, simpatica anche per l'ingenuità con cui l'A. osserva e annota persone e cose. L'A. è uscito dall'itinerario solito dei turisti stranieri e ha cercato il contatto degli umili; è quindi un documento non comune del turismo in Italia.

OSVALDO CALAMANTI. – *Guida di Recanati.* – Recanati, Simboli, 1934-XII, pag. 58, con 12 tavole f. t.

Amorosa descrizione della città, che ha tante benemerenze, specialmente per aver dato insigni artisti all'arte fusoria e il maggior poeta della regione, Giacomo Leopardi, la cui ombra pacificata e le cui parole sono di guida nell'itinerario della città, dal colle dell'Infinito al Giuoco del Pallone. Precede un succoso, vivace cenno storico, seguono belle illustrazioni.

Guide de pneu Michelin 1935 - France. – Services de Tourisme Michelin, Parigi, 1935, 1042 pag., numerosissime piante, carte e schizzi in nero e a colori: Frs. 25.

L'ultima edizione del notissimo Annuario Michelin è anche più ricca e attraente delle precedenti. A prescindere dall'utilità delle indicazioni geografiche e pratiche rigorosamente controllate e aggiornate, che fanno di questo volume il vademecum indispensabile di tutti gli automobilisti che si recano in Francia, quante curiosità e varietà gustose: cartine delle stazioni di cura e di villeggiatura, delle « buone tavole » e degli alberghi isolati, delle dogane e dei posti di frontiera per passaporti, ecc.

Mons. Vincenzo Pancotti. – *La Galleria del Collegio Alberoni, Piacenza.* – Piacenza, Soc. Tip. Edit. Porta, 1933-XI; pag. 64, con 53 ill. e 32 tavole f. t. (ediz. numerata di 300 esemplari): L. 20.

Questa lussuosa pubblicazione, che viene a integrare un catalogo-guida edito poco prima, rivela le origini della raccolta che il cardinale Alberoni si formò durante il suo soggiorno decennale a Roma e con acquisti nella Spagna, e discute con finezza le attribuzioni dei pezzi migliori della collezione. Molto ricca la parte illustrativa.

Dott. E. Squadrilli – *Tasse e diritti erariali che interessano la navigazione.* – Prezzo L. 12, franco di porto; per i Soci del T. C. I., a richiesta, sconto del 15%. Indirizzare le richieste alla Lega Navale Italiana, Piazza Giustiniani 5, Roma.

Conoscete quali pratiche occorre svolgere per regolare la posizione giuridica e fiscale della vostra imbarcazione? Sapete quali tasse dovete pagare? Risolverete ogni quesito e ogni dubbio acquistando il volume del Dott. Squadrilli, Direttore Generale della Lega Navale. Ecco un estratto dal sommario: tassa erariale sulla circolazione degli automario: tassa erariale sulla circolazione degli autoscafi, ecc.; tasse di ancoraggio e diritti marittimi; tassa erariale di sbarco; tassa di bollo; tassa sulle concessioni governative; tassa sui trasporti; tasse di registro; tasse sulle assicurazioni marittime, ecc.

M. Aldrovandi. – *Guida delle Valli d'Aosta:* Vol. 2. *Valle di Gressoney;* Vol. 3 - *Valle di Champorcher;* Vol. 5. *Valle di Champoluc* – Lattes & C., Torino.

Sono usciti altri volumi delle pregevoli guidine illustrate della Libreria Lattes, che le *Vie d'Italia* già ebbero occasione di raccomandare. La Casa Editrice S. Lattes & C. accorda ai Soci del T.C.I. lo *sconto del 20 %* sui prezzi delle guide seguenti:

Guida delle Valli d'Aosta: 2. *Valle di Gressoney*, L. 8; 3. *Valle di Champorcher*, L. 5; 4. *Valle di Champoluc*, L. 5; 5. *Valtournanche*, L. 7; 6. *Valli del Gran S. Bernardo, Pelline e Ollomont*, L. 12; 7. *Valle di Cogne*, L. 7; 9. *Valle di La Thuile*, L. 5; 10. *Courmayeur e il Monte Bianco*, L. 7.

Guida delle Valli di Susa: 2. *Oulx-Cesana* (*Sestriere-Claviere*), L. 7; 3. *Bardonecchia*, L. 7; *Guida sciistica della Val Maira* (*Alpi Cozie Meridionali*), L. 5; *Guida storico-descrittiva della Val Soana*, L. 5.

La Casa Editrice stessa fa ai Soci un'*offerta speciale* dell'opera illustrata: *Aosta, le sue Valli e i suoi Castelli*, a cura di M. Aldrovandi, a L. 40 (invece che L. 70). Dirigere commissioni direttamente agli Editori S. Lattes & C., Via Garibaldi 3, Torino, Conto corrente postale N. 2-1280.

Annuario Politecnico Italiano, - Guida Generale delle Industrie Nazionali 1935, Milano (via S. Pellico, 12),: L. 125.

E' un volume di oltre 1000 pagine di grande formato e contiene gli indirizzi e i dati di Ditte industriali di tutta Italia suddivise nei rispettivi gruppi a seconda dell'industria esercita, ed elencati per ordine alfabetico di Città e di Comune. Il testo è redatto in italiano, francese, inglese e spagnolo. La disposizione della materia e delle rubriche è tale da consentire a chiunque una facilissima consultazione. Questa 17ª edizione, che è stata scrupolosamente aggiornata e migliorata, conferma il valore intrinseco dell'opera e la sua pratica utilità per enti, industriali, commercianti, esportatori, ecc.

A. Serpieri. – *La legge sulla Bonifica Integrale nel quinto anno di applicazione.* – Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste; Istit. Poligr. dello Stato, Roma, 1935-XIII; pag. 463.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI – ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRAMVIE, AUTOMOBILI. – *Dati statistici per gli anni 1931-1932-1933. – I. Ferrovie concesse all'Industria Privata.* – Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1935-XIII; pag. 274. Planimetrie schematiche delle linee, grafici, carta.

CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE. – COMITATO NAZIONALE PER LA GEOGRAFIA. – *Ricerche sui terrazzi fluviali e marini d'Italia* (Istituto di Geologia della R. Università di Bologna), 1935-XIII, numerose illustraz.

CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE. – COMITATO NAZIONALE PER LA GEOGRAFIA. – *X Escursione Geografica Interuniversitaria* sugli altopiani veronesi e vicentini, nella regione del Garda e nella Venezia Tridentina Orientale, 26 maggio-2 giugno 1935-XIII. Brevi note a cura del Museo di Storia Naturale della Venezia Tridentina, Trento, 1935-XIII; pag. 80 e 1 carta itinerario.

Istituti Culturali in Italia. – Le Guide dell'Alleanza Nazionale del Libro. Periodico Semestrale: Anno I, N. 1, Gennaio-Giugno 1935-XIII, Milano; pag. 162: L. 8.

VARO VARANINI. – *Le Forze Armate del Mondo.* – A cura dell'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, pag. 165, corredate da schizzi dimostrativi. Ed. Ind. Grafiche A. Nicola e C., Varese, 1935-XIII.

Comtesse DE JUMILHAC. – *Ethiopie moderne.* – Editions Berger-Levrault, Paris; 168 pag., 40 ill.: Frs. 15.

Statistica dei Soci al 30 Giugno 1935-XIII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 giugno 1935		N. 175 146
Nuovi soci annuali iscritti per il 1935 alla stessa data......		» 15 594
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1934........	N. 229 378	
Nuovi soci vitalizi iscritti al 30 giugno 1935....	» 3 663	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 giugno 1935	» 8 690	
		» 241 731
Totale Soci ...		N. 432 471
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1934 che non pagarono ancora la quota del 1935 e presumibili nuove iscrizioni fino al 31 dicembre 1935.............		» 3 200
Totale Soci previsti al 31 dicembre 1935...		N. 435 671

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano – Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino – Milano, Via Carlo Poma, 7.

La **FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI**

È ALL'AVANGUARDIA PER LA COSTRUZIONE DEGLI AUTOVEICOLI INDUSTRIALI

LA "O. M.„ È IN GRADO DI OFFRIRE ALLA CLIENTELA IL PIÙ VASTO ASSORTIMENTO DI AUTOMEZZI PER TRASPORTO MERCI E PASSEGGERI NEI SUOI TIPI:

Con motore a nafta

Trasporto merci:

6 BUD (130 HP) portata utile Ql. 75
3 BOD (75 HP) „ „ „ 60
1 CRD (55 HP) „ „ „ 30

Trasporto persone:

5 BLDPL (100 HP) persone 42
1 CRD (55 HP) „ 26

PNEUMATICI PIRELLI

Chiedere informazioni e preventivi direttamente alla Fabbrica oppure ai Rappresentanti in tutti i Capoluoghi di provincia

S. A. "O. M.„ FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

Capitale L. 25.000.000 int. versato - Sede MILANO - Direzione e Amministrazione BRESCIA

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80